



Stadtverwaltung · Postfach 13 61 · 23753 Oldenburg in Holstein

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr
Postfach 7107
24171 Kiel

Bereich: Städtebau, Stadtentwicklung, Stadtplanung
Auskunft erteilt: Herr Gabriel
Telefon: 04361/498 140
Telefax: 04361/498 22 140
E-Mail: stefan.gabriel@stadt-oldenburg.landsh.de
Gesch.-Z.: 400

27. Oktober 2021

Konten der Finanzbuchhaltung:

Sparkasse Holstein ·	IBAN DE46 2135 2240 0051 0008 59
Deutsche Bank Lübeck AG ·	IBAN DE30 2307 0700 0700 2397 00
VR OH Nord – Plön eG ·	IBAN DE80 2139 0008 0000 5240 00
Postbank Hamburg ·	IBAN DE04 2001 0020 0011 1532 06

Ihr Zeichen: APV 32-622.722-8

**Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Aus- und Neubau Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ zwischen Bad Schwartau und Puttgarden, Planfeststellungsabschnitt 4
Hier: Stadt Oldenburg in Holstein**

Sehr geehrter Herr Behrens,
sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit erhalten Sie hiermit von der Stadt Oldenburg in Holstein, als betroffene Gemeinde, wie auch in der Funktion als Trägerin öffentlicher Belange, nachfolgende

Stellungnahmen und Einwendungen.

Die Stellungnahmen und Einwendungen sowie die beigefügten Anlagen, wurden in der Stadtverordnetenversammlung am 25.10.2021 beschlossen und zur Gesamtstellungnahme der Stadt Oldenburg in Holstein zum oben genannten Verfahren erhoben.

Die Stellungnahmen und Einwendungen mit den Anlagen gliedern sich wie folgt:

1. Allgemeine Einwendung
 - 1.1 gegen das Gesamtprojekt FBQ
 - 1.2 gegen das Planfeststellungsverfahren
2. Einwendung gegen die Rechtfertigung des PFV
3. Einwendung gegen Baustraßen
4. Einwendung gegen die Überquerung der Mülldeponie Oldenburg in Holstein
5. Einwendung gegen die geplante Lage des Haltepunktes Oldenburg in Holstein
6. Einwendung zu Kreuzungsbauwerken

Markt 1 · 23758 Oldenburg in Holstein · Telefon: 04361 498-0 · Fax: 04361 498-200 · www.oldenburg-holstein.de

Öffnungszeiten Rathaus: Mo. – Mi. 08:00 – 16:00 Uhr · Do. 08:00 – 18:00 Uhr · Fr. 08:00 – 12:00 Uhr
Öffnungszeiten Bürgerbüro: Mo. + Mi. 07:30 Uhr – 12:30 Uhr · Di. 07:30 Uhr – 16:00 Uhr · Do. 07:30 Uhr – 13:00 Uhr u. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Fr. 07:30 Uhr – 12:00 Uhr
Öffnungszeiten Standesamt: Mo., Di., Do., Fr. 08:00 Uhr – 12:00 Uhr · Do. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Mittwoch geschlossen

7. Einwendung zum Lärmschutz
8. Einwendung zur Ökologie
9. Einwendung zum Rückbau der Bestandsgleise
10. Einwendung zur mangelhaften Anbindung SPNV/SPFV
11. Einwendung zur Variantenprüfung
12. Einwendung gegen den vorrangigen Nutzen der künftigen Schienentrasse
13. Einwendung gegen Eingriffe in den Wasserhaushalt

Anlagen:

- A Stellungnahmen und Einwendungen der beauftragten Rechtsanwälte
Frau Dr. John, Rechtsanwälte Günther Partnerschaft
- B Stellungnahme zu den schalltechnischen Untersuchungsteilen
Dipl.-Ing. Popp, LÄRMKONTOR GmbH
- C Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr Oldenburg in Holstein
Herr André Hasselmann, Gemeindeführer
- D Stellungnahme der Kommunalen Dienste Oldenburg in Holstein
- E Stellungnahme der Behindertenbeauftragten Oldenburg in Holstein
Frau Martina Scheel
- F Schreiben an DB Netz AG / BÜ Sebenter Weg mit Anlagen Feuerwehr und Rettungsdienst

1. Allgemeine Einwendung

1.1 Allgemeine Einwendung gegen das Gesamtprojekt FBQ

Die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) ist ein Teil des Gesamtvorhabens Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ Tunnel). Es wird beanstandet, dass die vom Gesamtvorhaben FBQ abhängigen Einzelvorhaben, nämlich Schienenanbindung, Straßenanbindung B207 und Fehmarnsundquerung nicht so koordiniert werden, dass Überplanungen zukünftig vermieden werden. Es ist auch davon auszugehen, dass der Tunnelbau (FBQ) und die Hinterlandanbindungen (Schiene und Straße) nicht zeitlich versetzt, sondern parallel gebaut werden. Erhebliche Mehrbelastungen durch gleichzeitige Baustellen und voraussehbare Überplanungen werden ausdrücklich gerügt. Das Verfahren ist zudem auszusetzen, da der sogenannte übergesetzliche Lärmschutz aus dem Bundestagsbeschluss vom 02.07.2020 keinen Eingang in die Planungen gefunden hat.

1.2 Allgemeine Einwendung gegen das Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren wird in Art und Zusammensetzung, sowie Umfang und Ablauf kritisiert. Es wird für die betroffenen Kommunen, sowie die Bürgerinnen und Bürger in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten, keine ausreichende Bearbeitungszeit der Planungsunterlagen ermöglicht.

Das Planfeststellungsverfahren zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung – mit der Aufteilung in neun Planfeststellungsabschnitte - ist für die betroffenen Bürger und die kommunalen Körperschaften sowohl in seinem Gesamtumfang als auch in den jeweiligen Einzelabschnitten zu groß. Die Planungsunterlagen können innerhalb der gesetzlichen

vorgegebenen Frist nicht angemessen und in allen Belangen gesichtet, in der eigenen Betroffenheit bewertet und zum Einwand niedergeschrieben werden.

Die Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte mit unterschiedlichen Auslegungszeiten und nicht erfolgter logischer Reihenfolge, erschwert zusätzlich die Bearbeitung und Abgabe einer Stellungnahme, da die Grenzbeziehungen und Abhängigkeiten zu den anschließenden Planfeststellungsabschnitten nicht zeitgleich betrachtet und abgewogen werden können. Eine Stellungnahme/Einwendung betroffener Personen und die Darstellung der Betroffenheit kann daher nicht abschließend und vollständig abgegeben werden. Für Planfeststellungsverfahren in dieser Größenordnung wird eine längere Bearbeitungszeit für die betroffenen Bürger und Kommunen gefordert.

2. Einwendung gegen die Rechtfertigung des PFV

Das Planverfahren ist nicht ausreichend für eine Rechtfertigung zur Umsetzung dargestellt. Die prognostizierten Verkehre auf der Schiene sind nicht nachvollziehbar. Vielmehr können die Verkehre und der Bedarf an Güterträgern heute und in Zukunft, mit den vorhandenen Verkehrsmitteln und den bestehenden Trassenverbindungen (Jütlandstrecke, Fährverkehr) auskömmlich und verträglich abgewickelt bzw. gedeckt werden. Die Umweltbelastungen, die durch die Umsetzung des Gesamtprojektes (Feste Fehmarnbeltquerung, Schienen und Straßenanbindung) zu erwarten sind, übersteigen um ein Vielfaches die heutigen Belastungen und diejenigen, die durch die Beibehaltung der bisherigen Verbindungen in Zukunft entstehen würden.

Der Kosten-Nutzen-Faktor ist nicht ausreichend dargestellt. Der erzielbare Nutzen bei der Umsetzung des Projektes, rechtfertigt angesichts der erheblichen Eingriffe in die Natur und Umwelt, sowie die nachhaltig negative Beeinträchtigung der betroffenen Bürger und Kommunen im Verhältnis der aufzubringenden Kosten, keine Umsetzung in der vorgelegten Fassung.

3. Einwendung gegen Baustraßen

Es wird beanstandet, dass die Straßen MEIEREIWEG und MILCHDAMM während der Bau-phase als Zubringerstraßen für Baustellenverkehr vorgesehen sind. Bei den Straßen handelt es sich um die einzigen Anbindungsstraßen für die Siedlung LANKENKOPPEL. Ohnehin ist diese Siedlung durch die Nähe zur künftigen Güterverkehrsstrasse künftig erheblich belastet. Es ist daher nicht zumutbar eine zusätzliche Belastung über Jahre hinweg durch den Baustellenverkehr hinzunehmen. Es wird daher gefordert, verbindlich festzulegen, dass kein Baustellenverkehr über diese Straßen abgewickelt wird.

Die Baustraßen sollten für eine dauerhafte Verwendung als Weg vorgesehen werden. Dadurch können sich Rettungszeiten und die Einsatzbedingungen bei Unglücken auf der Bahnstrecke ebenso verbessern, insbesondere bezüglich Flucht- u. Rettungswege sowie der Angriffswege und den entsprechenden Feuerwehrflächen für die Rettungskräfte. Auch Wartungs- und Reparaturarbeiten auf und an den Gleisen würden vereinfacht. Darüber hinaus ließen sich bei entsprechender Gestaltung auch Hilfsfristen der Einsatzkräfte bei anderen Einsätzen verkürzen. Nicht zuletzt könnte ein solcher Weg die Wegführung auch unter Naherholungsgesichtspunkten eine Verbesserung mindestens für Radfahrer und Spaziergänger schaffen. Die entsprechenden Grundstücke sollten mithin über die teilweise temporäre Beanspruchung hinaus für eine dauerhafte Beanspruchung vorgesehen werden.

4. Einwendung gegen die Überquerung der Mülldeponie Oldenburg in Holstein

Das Überqueren der ehemaligen Mülldeponie im OLDENBURGER BRUCH ohne die vorherige Sanierung der Deponie wird bemängelt. Es wird befürchtet, dass durch den Eingriff in den Deponiekörper bei der Herstellung von Pfahlgründung, die im Rahmen der Sanierung der Deponie eingebrachten Schutzmaßnahme (Trennschichten, Abdichtung, o.ä. etc) durchtrennt werden. Dadurch ist in der Folge das unkontrollierte Austreten von in der Deponie gekapselten und schadstoffbelasteten Flüssigkeiten in das umliegende Erdreich, Grundwasser und die Vorflut nicht zu verhindern bzw. zu befürchten. Die Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet und das OLDENBURGER BRUCH wurden insgesamt nicht abschätzbar und in den Planungsunterlagen nicht ausreichend abgewogen.

Die Deponie ist daher durch die Vorhabenträgerin vollständig und fachgerecht zu entsorgen bzw. der Bereich nachhaltig zu sanieren. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der Tatsache erforderlich, dass nach Durchführung des Bauvorhabens in geplanter Ausführungsform, dauerhaft die Untersuchung, Kontrolle und Sanierung/Beseitigung der Deponie unmöglich wird. Durch das Bauvorhaben würde der Zugriff auf die Deponie selbst, sowie die durch eine etwaige Nutzung baubegleitender Flächen nicht möglich sein. Darüber hinaus weist dieser Bereich nicht nur sensorische Auffälligkeiten auf, sondern augenscheinlich besteht bereits heute ein erhebliches Risiko für eine dauerhafte Umweltbelastung bei entsprechendem Eingriff.

Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Ablagerung von Torf- und Muddeböden aus dem Bauprojekt, auf der ehemaligen Deponie Oldenburg in Holstein nicht akzeptiert wird. Es wird daher gefordert, diese anfallenden Böden abfallrechtlich, CO₂-neutral und fachgerecht entsorgt werden.

5. Einwendung gegen die geplante Lage des Haltepunktes Oldenburg in Holstein

Der Stadtverordnetenbeschluss vom 28. März 2019 sieht eine Verlagerung des HP OLDENBURG in HOLSTEIN an die L59 (ab Streckenkilometer 154,400) vor. Dies ist mit einer Veränderung der Höhenlage der Trasse vor und im Bereich Göhl nach einer Tieferlegung des Gleisbettes möglich.

Es wird daher gefordert, die bereits mit der Vorhabenträgerin kommunizierte und vereinbarte Tieferlegung der Trasse vor Göhl, in das Planfeststellungsverfahren einzubringen. Gleichzeitig wird die Umsetzung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN vom 28. März 2019, hier Verlagerung des Bahnhofhaltepunktes in Richtung L59 als Forderung in das Verfahren eingebracht.

In jedem Fall wird gefordert, dass eine Anbindung des Haltepunktes, unabhängig der Lage des HP, nicht über die Straße MILCHDAMM erfolgt.

6. Einwendung zu Kreuzungsbauwerken

Im PFA 4 sind verschiedene Eisenbahnüberführungen als Neubauten geplant. Die EÜ Sebenter Weg, auf dem Gemeindegebiet der Stadt Oldenburg in Holstein, und die EÜ Göhl auf Göhler Gemeindegebiet sind hiervon jedoch ausgenommen.

Das wird von Seiten der Stadt ausdrücklich gerügt.

Bahnübergang Sebenter Weg

Die Forderung der Stadt Oldenburg in Holstein, der Feuerwehr Oldenburg in Holstein und des Rettungsdienstes Holstein AÖR sind der Vorhabenträgerin bereits bekannt und werden an dieser Stelle nochmals bekräftigt. Der BÜ Sebenter Weg wird benötigt. Aus Sicht der Stadt Oldenburg in Holstein kann jedoch nur eine nicht höhengleiche Kreuzung von Eisenbahn und Straße, und zwar durch Überführung oder Unterführung der Straße, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne des § 3 EKrG sicherstellen.

Schließzeiten von bis zu 24 Minuten in der Stunde und als Einzelschließzeit, durch z.B. Aneinanderreihung von Zügen, von bis zu ca. 3 Minuten am Stück, führen bei der Feuerwehr und dem Rettungsdienst dazu, dass die Außenortschaften wie z.B. Damlos, Sebent, Koselau und weitere Einzelliegenschaften ggf. nicht mehr innerhalb der gesetzlichen Hilfsfrist von 12 Minuten erreicht werden können.

Zudem ist am Standort Oldenburg ein Gefahrgutzug des Kreises Ostholstein stationiert. Dieser soll im Falle eines Unglücks und einer Katastrophe auf der Eisenbahnstrecke, auf der künftig ggf. täglich eine Vielzahl von Gefahrgütern transportiert werden, die umliegenden Bereiche auch auf den Nachbarplanfeststellungsabschnitten schützen. Auch dies ist unter Beibehaltung des beschränkten BÜ am Sebenter Weg nicht sichzustellen.

Aus den vor genannten Gründen wird seitens der Gemeinde daher gefordert, eine nicht höhengleiche Kreuzung von Eisenbahn und Sebenter Weg im Bereich des BÜ Sebenter Weg zu planen und herzustellen.

Da die Stadt Oldenburg in Holstein für diesen Ausbaustandart nicht verantwortlich ist und absehbar ist, dass die Straßenanschlüsse an das Bauwerk mit aufwendigen Böschungsteilen versehen werden müssen, dass für den Unterhalt des neuen BÜ mit allen neuen Folgebauwerken eine Ablösevereinbarung geschlossen wird.

Das Schreiben der Stadt Oldenburg in Holstein mit seinen Anlagen, Stellungnahme des Rettungsdienst Holstein und der Feuerwehr Oldenburg in Holstein wird als Anlage F beigefügt.

Bahnübergang Wirtschaftsweg Bruch (Km 153,9)

Das Vorhaben Schienenanbindung FBQ umfasst auf dem Gemeindegebiet der Stadt Oldenburg i.H. einen Ausbau des Bahnkörpers der bisher eingleisigen Strecke 1100 in Teilbereichen und im Bereich des Oldenburger Bruches einen vollständigen Neuaufbau der zukünftigen Bahntrasse (Neubaustrecke). Die neu geplante Bahntrasse bindet vor dem BÜ in Göhl und auf Höhe des Sebenter Weges in die Bestandsstrecke ein.

Der Neubauabschnitt trennt bestehende und funktionierende Wegebeziehungen unter anderem an den Straßen Milchdamm und Qualser Weg. Am Km 153,9 plant die Vorhabenträgerin daher eine Straßenüberführung über den Schienenkörper und südlich der Trasse den Anschluss über zwei Neubastraßen an die bestehenden Wege.

Vorsorglich weist die Stadt Oldenburg in Holstein darauf hin, dass diese Querung mit der Brücke, den Böschungskörpern und allen Straßenneubauteilen (z.B. Unterbau, Oberbau, Tragschicht, Deckschicht, Bankette, Straßenentwässerung etc.) als Folge einer neuen Kreuzung

zung ggf. in die Erhaltungslast des Straßenbaulastträgers fallen kann, jedoch dann eine Ablösung erforderlich wird. Diese muss berücksichtigen, dass auf den Straßen Schwerlastverkehr stattfindet (Landwirtschaftlicher Verkehr).

Je geringwertiger der Straßenaufbau, insbesondere im Unterbau und der Bankette vorgenommen wird, desto eher werden Unterhaltungsmaßnahmen notwendig werden. Eine Ablöseberechnung, die bei „Nicht Berücksichtigung“ des notwendigen Aufbaus für Schwerlastverkehr, nur eine Ablösung gem. EKrG von ca. 15 Jahren für die Straßen vorsieht, reicht nicht aus.

Die Stadt fordert daher eine Ablöseberechnung für einen Zeitraum von 40 Jahren für die Straßen und einen für Schwerlastverkehr tauglichen Straßenaufbau auf allen Neubauteilen.

Bahnübergang Göhl

Auf dem Gebiet der Gemeinde Göhl befindet sich der BÜ Göhl (EB, S. 109 f.).

Es wird gerügt, dass die Planungen bezüglich des BÜ Göhl nicht aktuell sind. Die Stadt Oldenburg in Holstein schließt sich bezüglich dieses Bahnübergangs den Einwendungen und Stellungnahmen der Gemeinde Göhl an und fordert, auch an dieser Stelle eine nicht höhengleiche Kreuzung von Eisenbahn und Straße an der L59 im Bereich des BÜ Göhl zu planen und herzustellen.

Auch bezüglich dieses Kreuzungspunktes ist die Forderung der Gemeinde Göhl der Vorhabenträgerin bereits bekannt. Diese wird an dieser Stelle nochmals bekräftigt. Die Stadt Oldenburg in Holstein schließt sich diesbezüglich der Sicht der Gemeinde Göhl an, dass auch an dieser Stelle nur eine nicht höhengleiche Kreuzung von Eisenbahn und Straße, und zwar durch Tieferlegung der Eisenbahntrasse, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne des § 3 EKrG sicherstellen kann.

Ein höhengleicher beschränkter Bahnübergang mit Schließzeiten wie beim vor genannten Sebenter Weg hat zur Folge, dass auch hier Hilfsfristen von Feuerwehr und Rettungsdienst in die Folgegemeinden, mit dort liegenden Campingplätzen und Strandbereichen sowie der zuführenden Bundesstraße B501, ggf. nicht mehr eingehalten werden können.

7. Einwendung zum Lärmschutz

Es ist festzustellen, dass die in den Planungsunterlagen dargestellten Lärmwerte der künftigen Bahntrasse durch das OLDENBURGER BRUCH, die aktuell geltenden und gesetzlich festgelegten Grenzwerte unter der Annahme der Prognose scheinbar nicht überschreiten werden. Dennoch ist mit einer erheblichen Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität zu rechnen, die neben der Wertminderung von Eigentum, insbesondere gesundheitliche Beeinträchtigungen in der Folgezeitfolge mit sich bringen werden. Es wird verglichen, dass die auf der bisherigen Bestandstrasse erreichten realen Lärmwerte durch den heutigen Nahverkehr, in keiner Weise die künftigen Lärmwerte erreichen. Die künftige Trasse, obwohl an anderer Stelle geplant, wird zu einer deutlichen Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität in der betroffenen Wohnsiedlung führen.

Es wird weiterhin beanstandet, dass der Lärm nur nach Berechnungsmodellen ermittelt wird. Der daraus geplante Lärmschutz wird aufgrund einer Mittelwertberechnung geplant. Aus-

schlaggebend für die gesundheitlichen Auswirkungen der Bahnstrecke sind jedoch, insbesondere in den Nachtstunden, die Spitzenwerte. Diese Spitzenwerte, insbesondere in der vorliegend geplanten und zu erwartenden Frequenz, sind als Grundlage für die Lärmgrenzberechnung heranzuziehen.

Es wird daher gefordert, den Lärmschutz so auszuführen, dass im Bereich des OLDENBURGER BRUCH ein durchgehender Lärmschutz von HOHELIETH bis zum Anschluss PFA 5 errichtet wird. Dieser muss in gekröpfter Bauweise beiderseits ausgeführt werden, um auch das Naherholungsgebiet OLDENBURGER BRUCH und das angrenzende Naturschutzgebiet vor dem Lärm zu schützen. Es wird eine 4 Meter Lärmschutzwand gefordert. Es wird eine Gradientenverschiebung der Grenzwertlinie von 49 dBA beiderseits 50 Meter entlang der künftigen Bahnlinie gefordert, um hier die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Oldenburg in Holstein für künftige Wohnbebauung weiter aufrecht erhalten zu können. Damit werden zum einen alle Schutzfälle aktiv gelöst, weiterhin können die zu erwartenden Beeinträchtigungen erheblich reduziert werden. Damit würde den Anforderungen an einen übergesetzlichen Lärmschutz im Sinne des Bundestagsbeschluss vom 02.07.2020 Rechnung getragen werden.

Der zu erwartende Einwand der Vorhabenträgerin, eine gekröpfte Lärmschutzwand könne aufgrund fehlender Zulassung nicht errichtet werden, wird bereits heute und vorsorglich bestritten. Gemäß einer Aussage des Eisenbahnbundesamtes gibt es bereits Zulassungen gekröpfter Lärmschutzwände. Zudem ist die Zulassung von gekröpften Lärmschutzwänden, wie sie beispielsweise auf Trassen in europäischen Nachbarländern verwendet werden, möglich, wenn die Vorhabenträgerin diese zur Zulassung einbringt. Dies wurde in dem vorliegenden Verfahren nicht durchgeführt, wird jedoch unsererseits eingefordert.

Es wird somit weiter beanstandet, dass die Vorhabenträgerin auch im Bereich des Lärmschutzes sich nur auf ein Mindestmaß beschränkt, wie es aus gesetzlich festgelegter Notwendigkeit abzuleiten ist. Dieses ist angesichts der erheblichen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, jedoch nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr werden Vorhabenträgerin, Planfeststellungsbehörde, Eisenbahnbundesamt und der Gesetzgeber gemeinsam aufgefordert, mit diesem Zukunftsprojekt eine Novellierung der Standards im Bereich Lärmschutz und Technologieausnutzung im Vorfeld durchzuführen.

8. Einwendung zur Ökologie

Der Wachtelkönig ist in der Roten Liste ein vom Aussterben bedrohter Brutvogel. Der Kiebitz gehört laut BNatSchG zu den streng geschützten Vogelarten. Der Goldregenpfeifer gilt nach der Bundesartenschutzverordnung zu den streng geschützten Vogelarten.

Durch den geplanten Haltepunkt MILCHDAMM werden die o.g. Vogelarten und weitere schützenswerte Tierarten künftig vergrämt. Dies steht im Widerspruch zum Bundesnaturschutzgesetz.

Die gutachterliche Bewertung (Zitat), „Durch das geplante Vorhaben werden die Schutzziele und Erhaltungsziele des BS6DE 1731-401 „Oldenburger Graben“ nicht erheblich beeinträchtigt.“ Ist daher unter den vorbezeichneten Gründen neu zu bewerten. Der Bahnhofpunkt ist zu verlegen und im Bereich L59 neu zu planen.

Die Sondergutachten zu den BSG Oldenburger Graben (DE 1731-401) und Östliche Kieler Bucht (DE 1530-491) sind nicht einzusehen und deswegen nicht beurteilbar. 14.1.4.

Hinsichtlich der Bauausführung wird eine öffentliche Transparenz bei der Kontrolle der geplanten Maßnahmen sowie der umweltfachlichen Bauüberwachung gefordert. Dies beinhaltet sämtliche Kontroll-, Sperr- und Steuerungsmaßnahmen während der Bauausführung durch die Vorhabenträgerin.

9. Einwendung zum Rückbau der Bestandsgleise

Es wird gefordert, dass der Rückbau der Bestandsgleise im Bereich Oldenburg in Holstein unter der vollständigen Sanierung des bisherigen Bahnkörpers durch die Vorhabenträgerin vorgenommen wird. Dazu gehört neben dem Rückbau der Gleisanlage, auch die Entsorgung des Schotterbettes. Eine Freimessung von Schadstoffen im Bereich des bisherigen Bahnkörpers beiderseits nebst Bahndamm bis zum Dammfuß wird gefordert. Die Kosten hierfür sind durch die Vorhabenträgerin zu tragen.

10. Einwendung zur mangelhaften Anbindung SPNV/SPFV

Der Verlust der direkten Fernverkehrsanbindung (SPFV) wird aufgrund der zu erreichenden Fahrtzeit von Hamburg-Kopenhagen in unter 150 Minuten befürchtet.

Aufgrund der geplanten niedrigen Verkehrszahlen für den Nahverkehr im Nordkreis, wird die Region künftig nicht nachhaltig im SPNV angebunden. Es wird daher gefordert, dass eine nachhaltige, dauerhafte Anbindung im SPNV (Halbstundentaktung) für OSTHOLSTEIN, mit der Anbindung OLDENBURG in HOLSTEIN zugesichert wird. Es wird ein schneller Expressverkehr für Gesamtostholstein im grenzüberschreitenden Verkehr gefordert, um so die Attraktivität der Strecke zu fördern, die Vorteile der Schienenanbindung von und nach Dänemark für die Region zu nutzen und durch Reduzierung des Individualverkehrs, künftig einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz im Kreis Ostholstein zu leisten.

Es wird ebenso eine direkte Anbindung im SPFV im Haltepunkt (HP) OLDENBURG in HOLSTEIN gefordert. Diese muss nach Fertigstellung dauerhaft zugesichert werden. Hierzu ist eine Anpassung des Bahnhaltepunktes in der Länge erforderlich, um insbesondere dem SPFV einen Halt zu ermöglichen. Dabei muss der Haltepunkt Oldenburg in Holstein als einziger Fernverkehrshalt im Kreis Ostholstein ausgestaltet werden. Anderenfalls ist zu befürchten, dass die Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN durch die Feste Fehmarnbeltquerung und die Schienenanbindung nicht profitieren wird, jedoch gleichzeitig die negativen Auswirkungen zu tragen hat. Diese führen in der Folge zu einer negativen Entwicklung der Standortfaktoren für das Wohnen und Leben in der Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN. Dieser Umstand wird nicht akzeptiert und bedarf eines Ausgleiches durch die Vorhabenträgerin.

11. Einwendung zur Variantenprüfung

Es wird Bezug auf das Raumordnungsverfahren genommen, welches als maßgebliche Planungsgrundlage für dieses Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt wurde. Es ist dabei zu bemängeln, dass das Raumordnungsverfahren in einem engen Betrachtungskorridor zwei Kilometer beiderseitig der Bestandstrasse durchgeführt wurde. Der damit vorgegebene Vorkorridor wurde zum damaligen Zeitpunkt und nach den festgelegten Vorgaben insbesondere durch die Vorhabenträgerin als wirtschaftlichste Streckenführung angesehen. Damit wurden per Definition weitere mögliche Streckenführungen bereits im Vorfeld ausgeschlossen. Alternative Streckenführungen außerhalb des Betrachtungskorridors konnten nicht in die raumordnerische Planung einfließen.

12. Einwendung gegen den vorrangigen Nutzen der künftigen Schienentrasse

Die Trasse dient gemäß der Planfeststellungsunterlagen vorrangig dem Güterverkehr, nachgeordnet dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und untergeordnet dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Es wird befürchtet, dass nach dem Bau und der Inbetriebnahme der Trasse, der Verkehr die heutige Prognose insbesondere im Güterverkehr überschreiten wird. Damit wird befürchtet, dass die Beeinträchtigungen für die betroffenen Bürger ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen zunehmen werden. Die vorrangige Nutzung der Trasse führt zu keiner Verbesserung der schienengebundenen Verkehrs- und Anbindungssituation in der Region. Der Kreis Ostholstein wird zur Transitregion für den Güterverkehr. Die negativen Auswirkungen insbesondere durch Lärm sind durch die Urlaubsregion zu tragen, ohne einen wirtschaftlichen Ausgleich dadurch zu erlangen.

13. Einwendung gegen Eingriffe in den Wasserhaushalt

In den Planfeststellungsunterlagen werden u.a. im Kapitel der wasserrechtlichen Sachverhalte, die zum Teil erheblichen Abführungsmengen von Schichten- und Tiefenwasser dargestellt. Diese sollen über die Vorflut des BURGTORGRABENS in den OLDENBURGER GRABEN eingeleitet werden. So ist u.a. im Entwässerungsabschnitt 9 die Einleitungsmenge mit 31 l/s angegeben. Dies entspricht einer Menge von 111 cbm/h. Die hydrologischen Untersuchungen sind nicht abgeschlossen. Damit sind die Auswirkungen auf das OLDENBURGER BRUCH nicht ausreichend dargestellt. Es wird befürchtet, dass neben den negativen Auswirkungen auf die Flora und Fauna im OLDENBURGER BRUCH, auch die angrenzende Bebauung der LANKENKOPPEL langfristig durch die Grundwasserabsenkung Schaden nimmt. Es wird gefordert, dass die Planfeststellung im PFA 4 erst dann weitergeführt wird, wenn die entsprechenden Gutachten mit den Auswirkungen auf Flora und Fauna im OLDENBURGER BRUCH, die Entwicklung der angrenzenden Flächen hinsichtlich landwirtschaftlicher Nutzbarkeit, sowie die langfristigen Auswirkungen auf die Bodenverhältnisse im Bereich der wasserführenden Schichten und der darüber liegenden Bebauungen, vorgelegt werden.

Die Planfeststellung ist bis zum Vorliegen und der Bewertung eines hydrologischen Gutachtens auszusetzen.

Es wird weiterhin bemängelt, dass die Behandlung von Oberflächenwasser während der Bauphase und späteren Nutzung der Trasse, unzureichend erläutert wird. So werden während der Bauphase Baumaßnahmen an bestehenden Gewässern (Umlegung) oder auch nachteilige Einleitungen von Baustellenwasser in die Vorflut BURGTORGRABEN/OLDENBURGER GRABEN oder andere Gewässer hingenommen, die eine Benachteiligung des jeweiligen Ökosystems zur Folge haben. Weiterhin werden bei der Verlegung des Burgtorgrabens unzureichende Regenereignisse für die Bemessung von Interimsmaßnahmen zugrunde gelegt. Statt einem zehnjährigen Ereignis ist ein hundertjähriges Ereignis anzuwenden. Anderenfalls werden bei einem Eintreffen des Ereignisses während der Bauphase negative Auswirkungen für die Siedlung LANKENKOPPEL und die Stadt OLDENBURG in HOLSTEIN befürchtet, die von dem Oberflächenwasserabfluss über die Vorflut BURGTORGRABEN abhängig sind. Bereits heute ist bei der bestehenden Einleitungsmenge vielfach zu beobachten, dass die Vorflut bei entsprechenden Regenereignissen eine Grenzauslastung erreicht. Eine Verschlechterung des ableitenden Wassersystems durch die Mehreinleitungen von Oberflächenwasser, sowie die zusätzlichen Einleitungen durch den geplanten Trockenwetterabfluss aus Schichten- und Tiefenentwässerungen wird nicht hingenommen. Die daraus folgenden Mehrkosten für den Wasser- und Bodenverband sind gänzlich durch die Vorhabenträgerin und nicht durch eine Umlage auf die angeschlossenen Zwangsglieder der Siedlung LANKENKOPPEL, zu tragen.

Es wird kein ausreichender Schutz eines möglichen Bahnhaltepunktes MILCHDAMM vor Hochwasserereignissen nachgewiesen.

Nachfolgend bitten wir um die Beachtung und Würdigung der zur städtischen Stellungnahme erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen der nachfolgenden Anlagen:

- A Stellungnahmen und Einwendungen der beauftragten Rechtsanwälte
Frau Dr. John, Rechtsanwälte Günther Partnerschaft
- B Stellungnahme zu den schalltechnischen Untersuchungsteilen
Dipl.-Ing. Popp, LÄRMKONTOR GmbH
- C Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr Oldenburg in Holstein
Herr André Hasselmann, Gemeindeführer
- D Stellungnahme der Kommunalen Dienste Oldenburg in Holstein
- E Stellungnahme der Behindertenbeauftragten Oldenburg in Holstein
Frau Martina Scheel
- F Schreiben an die DB Netz AG bezüglich des BÜ Sebenter Weg
Stellungnahme zu Schrankenschließzeiten

Mit freundlichen Grüßen

Saba (Bürgermeister)

A **Stellungnahmen und Einwendungen der beauftragten Rechtsanwälte**
Frau Dr. John, Rechtsanwälte Günther Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther

Partnerschaft

Rechtsanwälte Günther • Postfach 130473 • 20104 Hamburg

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr
Postfach 7107
24171 Kiel

Vorab per Fax:
0431 383-2754 (ohne Anlagen) und
0431 383 2955

Ihr Zeichen: APV 32-622.722-8
Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Aus- und Neubau Schienen-
anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ zwischen Bad Schwartau und
Puttgarden, Planfeststellungsabschnitt 4
Hier: Stadt Oldenburg i. H.

Sehr geehrter Herr Behrens,
sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit zeige ich Ihnen zunächst an, dass wir die Interessen der Stadt Oldenburg i.H., vertreten durch den Bürgermeister Jörg Saba, wahrnehmen. Eine auf uns lautende Vollmacht finden Sie in beglaubigter Abschrift beigelegt.

Namens und in Vollmacht unserer Mandantin werden in ihrer Funktion als Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Anhörungsverfahren, aber auch als betroffene Gemeinde bezüglich ihrer gemeindlichen bzw. städtischen Belange folgende

Stellungnahmen und Einwendungen

abgegeben.

Michael Günther *
Hans-Gerd Heidele * (bis 30.06.2020)
Dr. Ulrich Wollenteit *¹
Martin Hack LL.M. (Stockholm) *¹
Clara Goldmann LL.M. (Sydney) *
Dr. Michéle John *
Dr. Dirk Legler LL.M. (Cape Town) *
Dr. Roda Verheyen LL.M. (London) *
Dr. Davina Bruhn *
André Horenburg

¹ Fachanwalt für Verwaltungsrecht
* Partnerschaft
AG Hamburg PR 1982

Neuhofweg 150
20146 Hamburg
Tel.: 040-278494-0
Fax: 040-278494-99
www.rae-guenther.de

27.10.2021
00621/17 / J / J
Mitarbeiterin: Monja Krey
Durchwahl: 040-278494-23
Email: krey@rae-guenther.de

Buslinie 19, Haltestelle Böttgerstraße • Fern- und S-Bahnhof Dammtor • Parkhaus Brodersweg

Hamburger Sparkasse
IBAN DE84 2005 0550 1022 2503 83
BIC HASPDE33HAN

Commerzbank AG
IBAN DE22 2008 0000 0400 0262 00
BIC COMDE33HAN

GLS Bank
IBAN DE61 4306 0967 2033 2109 00
BIC GENODEM33HAN

Unsere Mandantin wird auch eigene Stellungnahmen und Einwendungen im Verfahren direkt abgeben, auf die hier Bezug genommen wird.

Es wird angeregt, auf eine Erörterung nicht zu verzichten (§ 18a Nr. 1 AEG i. V. m. § 73 Abs. 6 VwVfG).

Sofern die Vorhabenträgerin zu den Einwendungen und Stellungnahmen eine Gegenerklärung abgibt und diese – wie üblich – als Synopse abgefasst wird, bitten wir Sie, uns zur Verfahrensbeschleunigung rechtzeitig vor der Erörterung Kopien zuzusenden.

Unsere Stellungnahmen und Einwendungen gliedern sich wie folgt:

1.	Allgemeines zum Vorhaben der Schienenanbindung FBQ.....	3
1.1.	Umfang des Vorhabens der Schienenanbindung FBQ	8
1.2.	Raumordnungsverfahren	10
1.3.	Planrechtfertigung	10
1.3.1.	TEN-V Leitlinien	10
1.3.2.	Bedarfsfeststellung durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz	11
1.3.3.	Verkehrsmengenprognose	12
1.4.	Elektrifizierung	15
1.5.	Varianten	15
1.6.	Geplanter Zustand der Eisenbahnstrecken	16
1.7.	Abschnittsbildung	17
2.	Planfeststellungsabschnitt 4 – hier: Gemeindegebiet Stadt Oldenburg in Holstein.....	18
2.1.	Entwässerungskonzept	18
2.2.	Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Bahnübergänge (BÜ)	19
2.3.	Baustraßen.....	22
2.3.1.	Bauzeit	23
2.3.2.	Transporte während der Bauzeit	23
2.3.3.	Auswirkungen während der Bauzeit.....	23
2.4.	Schalltechnische Untersuchung	25
2.5.	Erschütterungstechnische Untersuchung	26
2.6.	Tourismus	28
2.7.	Rettungswegekonzept	28

1. Allgemeines zum Vorhaben der Schienenanbindung FBQ

Das Vorhaben der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ist in der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) als

„ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“

im Abschnitt 2 als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf unter der lfd. Nr. 9 zu finden. In der Fußnote 2 ist zu lesen:

„Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.“

Die Schienenanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung ist eine Maßnahme der Hinterlandanbindung (neben der Straße, Ausbau der B207) im Gesamtvorhaben „Bau der Festen Fehmarnbeltquerung“. Für den Bau der FBQ wurde unter dem 31.01.2019 ein Planfeststellungsbeschluss erteilt (Az. APV-622.228-16.1-1). Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig.

Zurück gehen die Planungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf den Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vom 03.09.2008. Nach Art. 2 Abs. 1 des Staatsvertrages soll eine Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Puttgarden und Rødbyhaven als kombinierte Schienen- und Straßenverkehrsverbindung errichtet werden. In Artikel 5 des Staatsvertrages wurden die Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite geregelt. Nach Absatz 2 soll die Bundesrepublik Deutschland für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung allein verantwortlich sein. Dazu gehören der Ausbau der B207 und der „Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke“.

Die FBQ (Tunnel) ist Teil der länderübergreifenden Verbindung zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen. Das vorliegende Vorhaben ist zentraler Teil des prioritären Verkehrsprojektes Nr. 20 der EU, Eisenbahnachse Fehmarnbelt (Fehmarn Belt Railway Axis) (vgl. EB, S. 7 f.), siehe auch nachfolgende Abbildung:



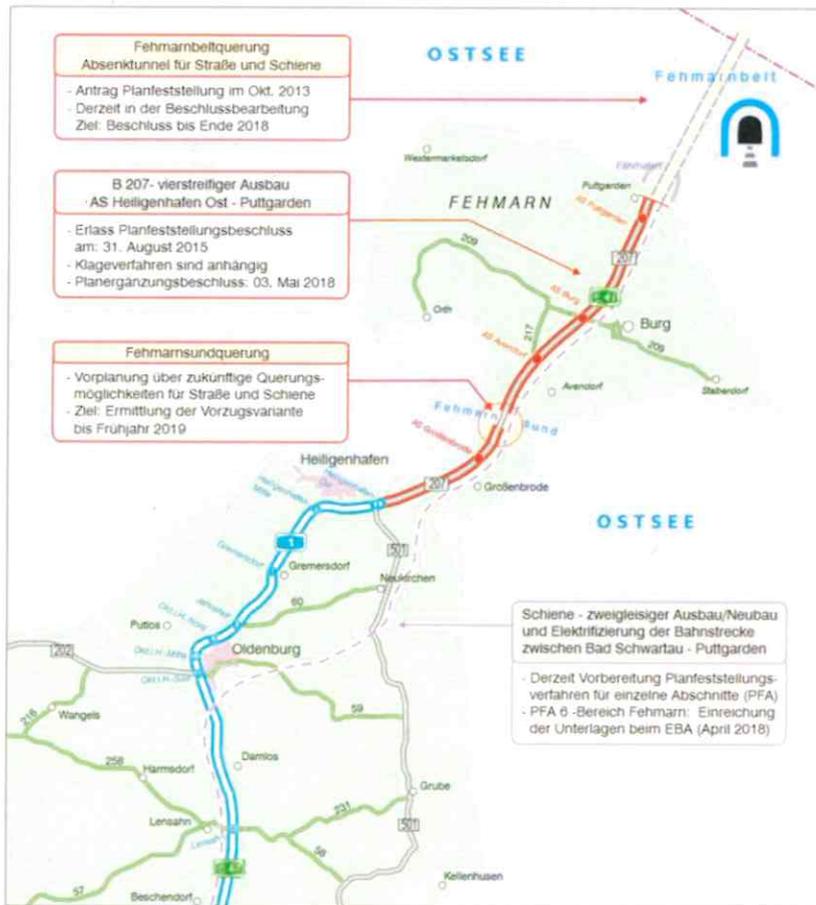
Abb. 1.2: TEN-V Projekt Nr. 20, Eisenbahnachse Fehmarnbeltquerung (Quelle: EU-Kommission)

Quelle: Erläuterungsbericht zur FBQ, dort S. 18

Das Gesamtvorhaben Feste Fehmarnbeltquerung umfasst, auch mit Blick auf den Staatsvertrag:

- den Fehmarnbelttunnel (FBQ) = der 18 Kilometer lange Fehmarnbelttunnel, bestehend aus einer vierspurigen Autobahn und einer zweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke.
- die Hinterlandanbindung Schiene = das hier zu betrachtende Vorhaben, zweigleisige, elektrifizierte, rund 88 Kilometer lange Schienenanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden.
- die Hinterlandanbindung Straße = vierstreifiger Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen Ost und Puttgarden mit Standstreifen auf einer Länge von 16,3 km.
- die Fehmarnsundquerung = die bestehende Fehmarnsundbrücke, eine Straßen- und Eisenbahnbrücke, die die Insel Fehmarn mit dem Festland auf Höhe Großenbrode verbindet, wird den prognostizierten Verkehrsbelastungen nach Fertigstellung der FBQ (Tunnel) nicht mehr gerecht werden.

Dazu wird auch auf eine nachfolgende Übersicht des Landes Schleswig-Holstein verwiesen, die das Gesamtvorhaben der FBQ auch graphisch darstellt:



Grafik: Manuela Renk - VII 413

Referat 41 / Stand: September 2018

Quelle: Internetpräsenz des Landes Schleswig-Holstein (https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarnebelt/fehmarnebelt_planungsstand.html)

Auch daraus wird ersichtlich, dass die Schienenanbindung eine Maßnahme im Gesamtvorhaben der Festen Fehmarnbeltquerung (Tunnel) ist.

Die Maßnahme „Schienenanbindung FBQ“ setzt sich aus insgesamt 8 Planfeststellungsabschnitten zusammen (EB, S. 92):



(Quelle: Internetpräsenz der DB Netz AG zur Schienenanbindung FBQ, zu finden unter <https://www.anbindung-fbq.de/de/projekt/schienenanbindung.html>).

Der Deutsche Bundestag hat am 02.07.2020 die Umsetzung und Finanzierung von Kernforderungen zum Lärmschutz, zum Schutz vor Erschütterungen, zum Trassenverlauf, zur Kostenbeteiligung der Kommunen und zur Fehmarnsundquerung beschlossen (sog. Übergesetzlicher Lärmschutz).¹ Der Beschluss des Deutschen Bundestages wird sich durch zusätzliche Schutzmaßnahmen auch auf das Gemeindegebiet der Stadt Oldenburg i.H. voraussichtlich erheblich auswirken. Die notwendigen Anpassungen sollen im Rahmen einer Änderung der ausgelegten Planunterlagen eingebracht werden.²

¹ Siehe <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw27-de-bahn-hamburg-luebeck-701730> mit weiteren Unterlagen, insb. BT-Drs. 19/20624 (Beschlussempfehlung und Bericht).

² Vgl. dazu Präsentation der DB Netz AG, zu finden unter: https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2021/06/210624_DF_Verfahrensstand_DB_NetzAG.pdf.

Es wird ausdrücklich an dieser Stelle gerügt,

dass das Verfahren zwischenzeitlich bereits eingeleitet wurde, obwohl offensichtlich ist, dass im Nachgang zur Bundestagsbefassung eine Planänderung notwendig werden wird.

Deshalb wird beantragt,

das Verfahren für den PFA 4 auszusetzen und der Vorhabenträgerin aufzugeben, die Planunterlagen zum PFA 4 mit den aus dem Bundestagsbeschluss (BT-Drs. 19/20624) notwendigen Änderungen ins Verfahren einzubringen, so dass die Auslegung sogleich den aktuellen Stand der Planungen enthält.

Es widerspricht dem Abwägungsgebot und dem Grundsatz der Konfliktbewältigung, dass bereits heute bzw. seit dem 02.07.2020 der DB Netz AG als Vorhabenträgerin vorliegende Erkenntnisse nicht in die Planunterlagen zur Erstauslegung eingeflossen sind. Die Planunterlagen sind damit veraltet, denn der Stand des Erläuterungsberichts (13.07.2021) und der Auslegungsunterlagen hätte die aktuellen Entwicklungen enthalten müssen. Auch gesteht die Vorhabenträgerin selbst zu, dass

„die vorliegende Planfeststellungsunterlage in einer zweiten Auslegung entsprechend um die Einarbeitung von Maßnahmen aus der Parlamentarischen Befassung“ ergänzt wird (EB, S. 25).

Offenkundig notwendige Änderungen des Plans sind allerdings bereits im Rahmen der Erstauslegung zu berücksichtigen, denn es bestand offensichtliche Kenntnis der notwendigen Änderungen. Immerhin wurden die Unterlagen ausgelegt, nachdem 1 Jahr bekannt war, dass die Planunterlagen nicht mehr aktuell sind. Dies wird ausdrücklich gerügt.

Es kommt noch hinzu, dass Planänderungen gem. § 18a Nr. 2 AEG zu einem erleichterten Verfahren führen, so dass beispielsweise eine erneute Auslegung nicht zwingend ist (§ 18a Nr. 2 AEG i.V.m. § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG). Vor diesem Hintergrund muss die Frage des verkürzten Rechtsschutzes für betroffene Kommunen, aber vor allem auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger entlang der Schienenstrecke aufgeworfen werden. Es steht zu befürchten, dass die Planänderungen ins Verfahren eingebracht werden, ohne dass nochmals umfangreich ausgelegt wird.

Schließlich kommt hinzu, dass die betroffenen Kommunen, aber auch sonstige Betroffene, durch die notwendige Beteiligung am Verfahren mehrfach belastet

werden. Angesichts der knappen Haushaltsmittel wird dieses Vorgehen ebenfalls gerügt.

1.1. Umfang des Vorhabens der Schienenanbindung FBQ

Das Vorhaben Schienenanbindung FBQ umfasst (vgl. EB, S. 9 ff.):

- den Aus- und den Neubau der Eisenbahnstrecke 1100 der DB Netz AG zwischen dem Abzweig Schwartau Waldhalle und dem geplanten Anschluss an die Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung südlich von Puttgarden,

auch auf dem Gemeindegebiet der Stadt Oldenburg i.H. wird der Bahnkörper der bisher eingleisigen Strecke 1100 in Teilbereichen ausgebaut und um ein zweites Gleis erweitert (Ausbaustrecke). Im Bereich des Oldenburger Bruches verlässt die zukünftige Bahntrasse die Bestandslage und wird vollständig neu aufgebaut (Neubaustrecke). Die neu geplante Bahntrasse bindet vor dem BÜ in Göhl in die Bestandsstrecke ein. Im Folgenden sind die Aus- und Neubaubabschnitte nochmals zusammengefasst:

- Bau-km 150,754 bis Bau-km 151,700 Ausbau
- Bau-km 151,700 bis Bau-km 155,050 Neubau
- Bau-km 155,050 bis Bau-km 157,055 (EB, S. 113).

Insgesamt ist das Folgende in dem PFA 4 geplant (EB, S. 94 f.):

- den zweigleisigen Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke 1100, beginnend vor der Straßenüberführung (SÜ) der Bundesautobahn (BAB) A1 im Bereich der Stadt Oldenburg in Holstein (Bau-km 150,752) bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts im Bereich der Gemeinde Göhl (Bau-km 157,055),
- den Rückbau der Bestandsstrecke 1100 (Schienen und Schwellen) im Bereich von Bahn-km 51,260 bis Bahn-km 55,945,
- die Auflassung der an der rückzubauenden Bestandsstrecke bestehenden Verkehrsstation,
- den Neubau von drei Lärmschutzwänden,
- den Neubau von fünf Regenrückhaltebecken,
- Anpassungen an der SÜ BAB A1 und den Neubau der SÜ Wirtschaftsweg Oldenburg,
- den Neubau von drei Eisenbahnüberführungen,
- Anpassungen an Straßenanlagen im Bereich des Streckenneubaus und Streckenrückbaus,
- Anpassungen an sechs Bahnübergängen (BÜ),
- den Neubau des Haltepunktes Oldenburg (Holst),

- die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 1100 im Bereich PFA 4 mit Oberleitungsanlagen einschließlich der Verlegung von Speiseleitungen und des Baus von Schaltanlagen,
- die Ausrüstung der Eisenbahnstrecke 1100 im Bereich PFA 4 mit Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Anlagen der Telekommunikation und elektrotechnischen Anlagen (50 Hz),
- den Neubau eines elektronischen Stellwerks (ESTW),
- den Neubau von Anlagen für die Elektrizitätsversorgung von Gebäuden und ortsfesten elektronischen Betriebsmitteln,
- als Folgemaßnahmen
 - die Verlegung von Abschnitten sonstiger Straßen und Wege und
 - die Verlegung fremder Leitungen.

Der Aus- und der Neubau der Gleisanlagen auf der Eisenbahnstrecke 1100 umfasst die Herstellung beziehungsweise die Erneuerung des Bahnkörpers einschließlich der Entwässerungsanlagen.

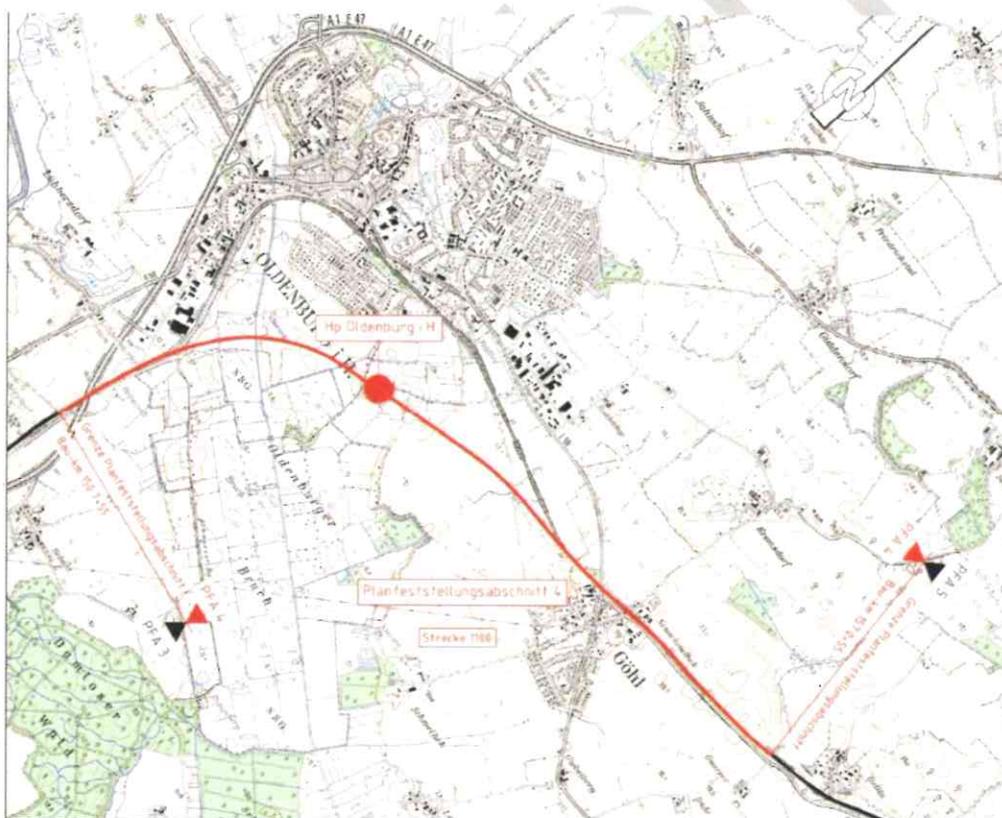


Abbildung 38: Übersicht PFA 4
(EB, S. 96)

1.2. Raumordnungsverfahren

Das Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung vom 06.05.2014 haben die DB Netz AG und die DB Station & Service im Rahmen der Planungen der Schienenanbindung FBQ berücksichtigt (EB, S. 16). Dies ist zunächst auch gesetzlich so konform. Im Rahmen der einzelnen Planfeststellungsabschnitte wird zu prüfen sein, ob die Vorzugsvariante jeweils im Rahmen der Alternativenprüfung überzeugt.

1.3. Planrechtfertigung

Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die

„Planrechtfertigung (...) ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dass ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist“ (BVerwGE 125, 116, Rn. 182 m.w.N.).

Die Planrechtfertigung liegt nämlich vor, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist (vgl. BVerwGE 72, 282, 284). Es geht somit immer um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zu Grunde liegenden Fachplanungsgesetzes „vernünftigerweise geboten“ ist (vgl. nur BVerwGE 56, 110, 118 f.).

Die Frage, ob das Vorhaben der Schienenanbindung FBQ vernünftigerweise geboten ist, muss in erster Linie anhand der Zielsetzungen des AEG geprüft werden. Nach § 1 Abs. 1 S. 1 AEG dient das Gesetz (AEG) der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt.

Heranzuziehen sind folgende Ziele:

1.3.1. TEN-V Leitlinien

Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 8 S. 1 ROG sind die räumlichen Voraussetzungen für den Zusammenhalt im Bundesgebiet und in der Europäischen Union zu gewährleisten. Dies betrifft auch die grenzüberschreitenden Planungen.

Für die Schienenanbindung FBQ als Teil des transeuropäischen Netzes sind die derzeit geltenden Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes als Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 bindend.

Die Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden in Art. 4 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 normiert. Diese sind u.a.:

- **Kohäsion:** Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung aller europäischen Regionen gewährleistet
- **Effizienz:** effiziente Nutzung neuer und vorhandener Infrastrukturen
- **Nachhaltigkeit:** Aufbau aller Verkehrsträger in einer Weise, die auf lange Sicht ein nachhaltiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt
- **Mehr Vorteile für die Nutzer durch:** Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr.

Es ist wesentliche Pflicht, das transeuropäische Verkehrsnetz in ressourcenschonender Weise zu planen, aufzubauen und zu betreiben (Art. 5 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013). Dazu gehört es, bestehende Verkehrsinfrastrukturen zu verbessern und instand zu halten. Es gilt „Ausbau vor Neubau“ (lit. a). Zudem sind die strategischen Umweltfolgen zu bewerten, und zwar mit Aufstellung geeigneter Pläne und Programme, sowie des Beitrags zur Abschwächung der Folgen des Klimawandels (lit. e). Gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 haben die Mitgliedsstaaten bei der Planung und dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie insbesondere die touristischen Aspekte und die topografischen Merkmale der betroffenen Regionen zu berücksichtigen.

Auch vor diesem Hintergrund der TEN-V Leitlinien ist ein Schienenverkehrsweg in nachhaltiger, d.h. ressourcenschonender Weise zu planen, aufzubauen und zu betreiben. Bereits vor diesem Hintergrund sind die seit spätestens Juli 2020 bekannten und im Deutschen Bundestag beschlossenen übergesetzlichen Maßnahmen im PFA 4 zu berücksichtigen und aktuelle Planungen auszulegen, um ressourcenschonend und nachhaltig die Planung „in einem Guss“ zu verwirklichen und nicht, wie bisher angedacht, von vornherein einer Planänderung auszusetzen.

1.3.2. Bedarfsfeststellung durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz

Nach § 1 Abs. 2 BSchwAG ist der im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestellte Bedarf „für die Planfeststellung nach § 18 verbindlich“. Die eisenbahnrechtliche Planfeststellungsbehörde wird somit davon entbunden, für die im Bedarfsplan aufgeführten Neu- und Ausbauvorhaben das künftige Verkehrsbedürfnis im Wege einer Prognose zu ermitteln. Die Prognoseentscheidung wurde nämlich bereits durch den parlamentarischen Gesetzgeber getroffen und die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde reduziert sich im Hinblick auf die Planrechtfer-

gung darauf, das konkrete Eisenbahnvorhaben unter die im Bundesschiene-
wegeausbaugesetz ausgewiesenen Bedarfstatbestände zu subsumieren.³

Allerdings kann das fachgesetzliche Ziel in Frage gestellt werden, wenn die ge-
setzgeberische Prognose (Verkehrsmengenprognose) plausibel in Zweifel gezo-
gen werden kann. So ist es hier.

1.3.3. Verkehrsmengenprognose

Die Prognosen, die für den Schienenverkehr durch den Tunnel der Festen
Fehmarnbeltquerung angenommen wurden, weichen von den seitens der Vorha-
ben-trägerin angesetzten Verkehrszahlen für die Schienenanbindung FBQ ab. Dies
ist widersprüchlich und wird beanstandet.

Für den Schienenverkehr, der durch die Feste Fehmarnbeltquerung (Tunnel) zu-
künftig abgewickelt werden soll, wird für das Prognosejahr 2030 angenommen,
dass im Personennahverkehr täglich **15 Züge** und im Personenfernverkehr (Ham-
burg – Kopenhagen) **23 Züge** verkehren sollen. Mit Eröffnung der FBQ Tunnel
soll auf der Strecke auch schienengebundener Güterverkehr abgewickelt werden,
und zwar werden **73 Züge** pro Tag prognostiziert. Insgesamt sollen somit **111
Züge** täglich auf der Schienenstrecke durch die FBQ Tunnel verkehren (EB PFV
FBQ Tunnel, S. 48, Stand 13.12.2017; vgl. auch PFB FBQ v. 31.01.2019, S.
1132).

Die Prognosen im Zusammenhang mit der Schienenhinterlandanbindung – die,
nicht getrennt von dem Vorhaben FBQ (Tunnel) gesehen werden können – blei-
ben unklar: Nach der ursprünglichen Betriebsprognose zur Schienenhinterland-
anbindung auf der Basis des BVWP 2003 wurden auf der Strecke pro Tag insge-
samt 210 Züge erwartet, und zwar in folgender Verteilung: Personennahverkehr
38 Züge, Personenfernverkehr 22 Züge und Güterverkehr 150 Züge. Die Vorha-
ben-trägerin sprach im Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung
selbst von bis zu 220 Zügen täglich auf der FBQ-Hinterland-Trasse zwischen
Lübeck und Puttgarden (vgl. dazu nur Betroffenheitsanalyse FBQ-
Schienenhinterlandanbindung, 2.3.2, S. 37 ff.).⁴

Der BVWP 2003 wurde im Jahr 2010 überprüft. In diesem Zusammenhang wur-
den die Bedarfspläne für die Schiene aktualisiert und erheblich reduziert. Danach
war für den Prognosezeitraum 2025 von 20 Zügen im Schienenpersonenverkehr,
38 Zügen im Nahverkehr und 79 Güterzügen auszugehen.⁵

³ Vgl. dazu nur *Schoen*, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, Einf § 18 Rn. 47 mwN.

⁴ Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung im Internet auf der Seite des Kreis Ostholstein zu finden unter: http://www.vg-eutin-suesel.de/media/custom/335_4893_1.PDF?1284716408.

⁵ Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienenhinterlandanbindung zu finden unter: http://www.vg-eutin-suesel.de/media/custom/335_4893_1.PDF?1284716408.

Die Entwicklung einer stetigen Verringerung der erwarteten Verkehrszahlen ist auch der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 6 Zugzahlen auf dem FBQ-Korridor

Verkehrsgattung	1995	2008	2025 (alt)	2025 (neu)
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	20	k. A.	22	20
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	40	40	38	38
Schienengüterverkehr (SGV)	30	(80 via Padborg)	150	79
Summe (Tag)	90	120	210	137

(Quelle: Betroffenheitsanalyse FBQ-Schienehinterlandanbindung, S. 38).⁶

Zwischenzeitlich wurde der derzeit geltende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bundeskabinett verabschiedet. In den Detailinformationen zur ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ, Projekt 2-011-V01) ist eine Prognose für den Güterverkehr von **49 Zügen** täglich angegeben.⁷

Die Prognosezahlen für die Schienehinterlandanbindung sind vor diesem Hintergrund unklar. Denn so wurden mit Blick auf den Prognosehorizont 2025 noch 78 Güterzüge angesetzt. Nunmehr sollen nach der neuen Prognose 2030 nur noch **68 Güterzüge** (inklusive der Züge, welche ausschließlich zu innerbetrieblichen Zwecken der DB Netz AG und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen verkehren) für die Schienehinterlandanbindung angenommen werden (EB, S. 37 f.).

Insgesamt werden erwartet:

⁶ Ebenda: http://www.vg-eutin-suesel.de/media/custom/335_4893_1.PDF?1284716408.

⁷ Zu finden unter: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-011-V01/2-011-V01.html#h1_uebersicht.

Die DB Netz AG erwartet auf der Grundlage der von dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingeholten Verkehrsprognose nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung für den Eisenbahnverkehr auf der Eisenbahnstrecke 1100, der Eisenbahnstrecke 1103 und der Eisenbahnstrecke 1104

- im Personennahverkehr täglich
 - in dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Schwartau und dem Bahnhof Haffkrug bis zu 91 Züge und
 - in dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Haffkrug und dem Anschluss an die Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung südlich von Puttgarden beziehungsweise dem Anschluss an die Station Fehmarn-Burg der AKN Eisenbahn GmbH bis zu 20 Züge,
- im Personenfernverkehr in dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Schwartau und dem Anschluss an die Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung südlich von Puttgarden beziehungsweise dem Anschluss an die Station Fehmarn-Burg der AKN Eisenbahn GmbH täglich bis zu 20 Züge sowie
- im Güterverkehr in dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Schwartau und dem Anschluss an die Schienenverbindung auf der Festen Fehmarnbeltquerung südlich von Puttgarden täglich bis zu 68 Züge (inklusive der Züge, welche ausschließlich zu innerbetrieblichen Zwecken der DB Netz AG und der Eisenbahnverkehrsunternehmen verkehren.).

Darüber hinaus werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Eisenbahnstrecke 1100, soweit Zugtrassen im Sinne des § 1 Abs. 20 des Eisenbahnregulierungsgesetzes^{xxxiii} verfügbar sind, auch Züge im Gelegenheitsverkehr anbieten können.

(EB, S. 37 f.)

Unklar ist auch, wie die „Züge im Gelegenheitsverkehr“ beispielsweise schall- und erschütterungstechnisch zu bewerten sind.

Offenbar gibt es von sachverständiger Seite erhebliche Zweifel daran, dass die Prognosen realistisch sind. Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien wird nach aktuellen Einschätzungen negativ gesehen. Ausweislich einer Präsentation eines Vortrags zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien von HTC⁸ auf dem 32. Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung am 23.05.2019 werden die Prognosen des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs die Annahmen deutlich verfehlen, da die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehre an Dynamik verlieren (Präsentation, S. 3, 5, 22). Ursächlich sei der Rückgang bzw. nur schwache Zuwachs durch rückläufige Güteraufkommen und nur leicht wachsender Verkehrsleistung in Schweden (Präsentation, S. 9 f.). Die unterstellte Wachstumsrate werde im Schienengüterverkehr weitgehend verfehlt (Präsentation, S. 17, 20).

⁸ Zu finden unter: http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/HTC_Dialogforum_Aktualisierung%20Vergleich%20Verkehrsprognosen_190523_0.pdf.

Auch aus der offenbar (erneut) reduzierten Prognose 2030 (nunmehr 68 Güterzüge) für die Schienenhinterlandanbindung wird ersichtlich, dass erhebliche Unklarheiten bezüglich einer verlässlichen Verkehrsprognose im grenzüberschreitenden Bereich bestehen. Jedenfalls nehmen die Verkehrszahlen weiter ab, so dass der Bedarf überhaupt in Frage gestellt werden kann.

Diese Unsicherheiten werden ausdrücklich beanstandet. Unsicherheiten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers und führen dazu, dass die Verkehrsmengenprognose so nicht haltbar ist. Damit ist auch die Planrechtfertigung in Zweifel zu ziehen.

1.4. Elektrifizierung

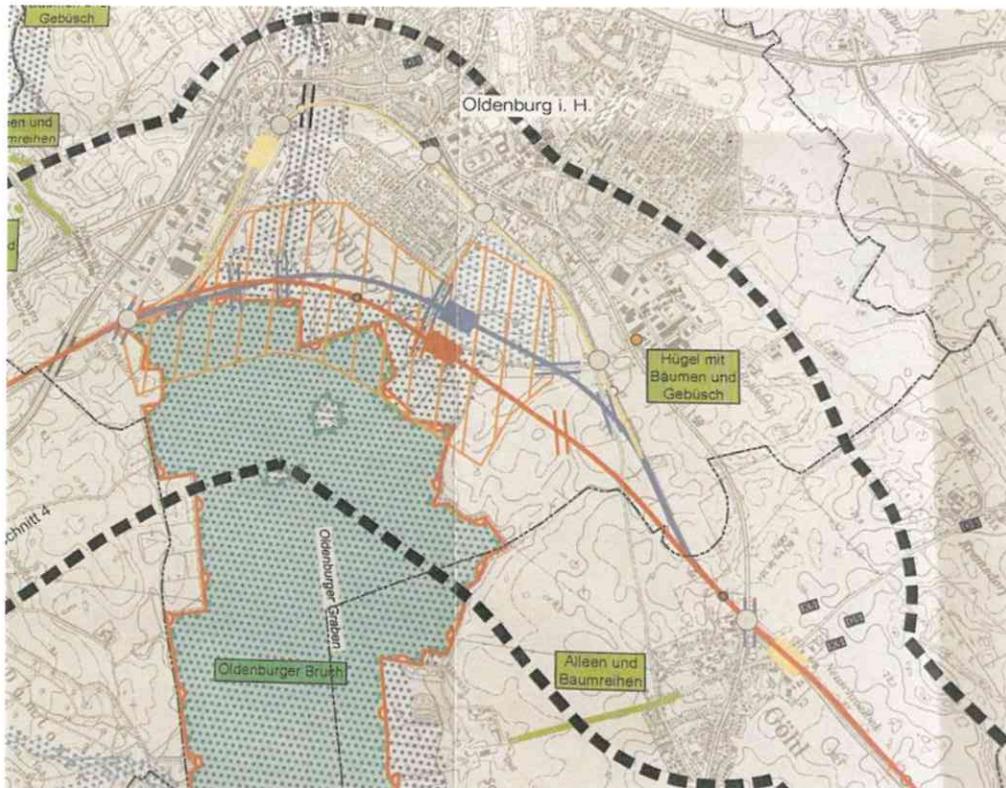
Unklar ist, ob die Vorhabenträgerin zusätzlich zu den Grenzwerten nach der 26. BImSchV für sensible Nutzungen (Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Altenheime, Kindertagesstätten u.ä.) einen Vorsorgewert von $0,1 \mu\text{T}$ für die magnetische Flussdichte des Magnetfelds einhält (dazu gibt es eine Empfehlung der Stadt Hamburg zu elektromagnetischen Feldern)⁹. Nach dortigen Betrachtungen wird der Vorsorgewert noch in einem Streifen von etwa 60 m entlang der Gleisanlagen überschritten. Deshalb sind Nahbereiche entlang der elektrifizierten Eisenbahnstrecken von Wohnbebauung grundsätzlich freizuhalten.

1.5. Varianten

Im PFA 4 ist ausweislich der Antragstrasse geplant, einen Neubauabschnitt zu realisieren, der Oldenburg in Holstein östlich umfährt. Der neue Haltepunkt Oldenburg wird in der Umfahrung angeordnet. Westlich von Göhl schwenkt die Eisenbahntrasse wieder in die bestehende Eisenbahnstrecke ein, die im folgenden Streckenabschnitt zwischen Göhl, Heringsdorf und Neukirchen zweigleisig ausgebaut wird (EB, S. 51).

Die Antragstrasse der Vorhabenträgerin weicht teilweise von der Vorzugsvariante aus der landesplanerischen Beurteilung (violett) ab. Vgl. dazu folgenden Ausschnitt aus Übersichtsplan v. 24.10.2014.

⁹ Stellungnahme der BUE mit Verweis auf Gutachten von Müller-BBM, zu finden unter <https://docplayer.org/211851194-Betreff-aw-bebauungsplan-entwurf-hafencity-10-am-lohsepark-kennntnisnahme-verschickung-vor-oeffentlicher-auslegung-anlagen.html>



Damit wird die Vorzugstrasse etwas weiter entfernt von der Wohnbebauung in Richtung Oldenburger Graben geplant.

1.6. Geplanter Zustand der Eisenbahnstrecken

Die DB Netz AG führt im EB, S. 80, selbst aus:

Das Vorhaben dient der Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an das Eisenbahnnetz der DB Netz AG. Die Eisenbahnstrecke 1100 bleibt deshalb weiterhin eine Hauptbahn im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 EBO. Die Eisenbahnstrecke 1023, die Eisenbahnstrecke 1103 und die Eisenbahnstrecke 1104 bleiben ebenfalls weiterhin Hauptbahnen im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 EBO. Die Eisenbahnstrecke 1100 Abzweig wird ebenfalls eine Hauptbahn im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 EBO sein.

Die Eisenbahnstrecke 1100 soll als „konventionelle Eisenbahnstrecke“ weiterhin einen Bestandteil des Kernnetzes der transeuropäischen Verkehrsnetze im Sinne des Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 bilden. Allerdings bleibt unklar, ob die Strecke 1100 nicht doch als Hochgeschwindigkeitsstrecke eingeordnet und entsprechend ausgebaut wird. Zwar ist eine Entwurfsgeschwindigkeit

von 160 km/h vorgesehen ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$).¹⁰ Dafür, dass die Trasse doch zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut wird, spricht vor allem, dass in Dänemark die Strecke für eine Geschwindigkeit der Züge von 200 bis 250 km/h ausgelegt werden soll. Dies geht aus einem Artikel der Lübecker Nachrichten vom 20.03.2013 hervor und wird auch im EB nicht klargestellt (vgl. EB, S. 43). Legt man dies zugrunde, ist nur schwer vorstellbar, dass auf der gleichen transeuropäischen Bahnstrecke unterschiedliche Geschwindigkeiten gelten sollen.

1.7. Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung ist fehlerhaft, so dass damit gegen den Grundsatz der Problembewältigung verstoßen wird. Das Gebot gerechter Abwägung fordert, alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange umfassend abzuwägen. In die Planung eines konkreten Vorhabens sind in umfassender Weise schlechthin alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen, welche zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe sowie zur Bewältigung der von dem Planungsvorhaben in seiner räumlichen Umgebung erst aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (BVerwGE 61, 307, 311).

Vor diesem Hintergrund sind grundsätzlich in der Planungsentscheidung alle durch das Vorhaben ausgelösten Konflikte zu regeln (BVerwG NVwZ 1986, 640, 641; 2004, 1237, 1239; 2011, 1256, 1261).

Konflikte dürfen nicht verdrängt, ausgespart, verharmlost oder falsch behandelt werden. Der Grundsatz der Problembewältigung gebietet deshalb eine Planfeststellung für das Vorhaben und die Folgemaßnahmen in einer einheitlichen Planungsentscheidung (BVerwGE 57, 297, 302).

Dies drängt sich im vorliegenden Fall besonders auf, da sämtliche baulichen Maßnahmen zugleich Folgemaßnahmen des Gesamtvorhabens FBQ sind. Das Tunnelvorhaben zum Bau der FBQ und die Hinterlandanbindungen werden zwar als getrennte Vorhaben behandelt, sie stehen aber unstreitig tatsächlich in engem zeitlichem und räumlichem Zusammenhang und können zur Konfliktlösung auch nur gemeinsam abgearbeitet werden.

Insbesondere mit Blick auf die Fehmarnsundquerung, die nicht Bestandteil eines Planfeststellungsabschnittes ist (müsste eigentlich dem PFA 6 zugeschrieben werden), verstößt das Vorhaben gegen den Grundsatz der Konfliktbewältigung und damit gegen eine sachgerechte Abschnittsbildung. Die Schienenanbindung FBQ hängt ganz wesentlich von der Anbindung an die Fehmarnsundquerung ab. Da bereits seit März 2020 bekannt ist, dass als neue Sundquerung ein Absenktun-

¹⁰ Vgl. PRINS Projektinfo zur ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden zu finden unter https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-011-V01/2-011-V01.html.

nel mit völlig neuen Anbindungen bezüglich Straße B 207 aber auch Schiene notwendig werden, ist der Abschnitt PFA 6 aufgrund der neuen Sachlage falsch gewählt. Dies wird ausdrücklich beanstandet.

2. Planfeststellungsabschnitt 4 – hier: Gemeindegebiet Stadt Oldenburg in Holstein

Zum Umfang der Planungen mit Fokus auf den PFA 4 wurde bereits oben unter Ziff. 1.1. im Einzelnen vorgetragen. Darauf wird Bezug genommen.

Der PFA 4 beginnt an der Grenze des Gebietes der Stadt Oldenburg in Holstein zu dem Gebiet der Gemeinde Damlos (Bau-km: 150,752) und endet an der Grenze des Gebietes der Gemeinde Göhl zu dem Gebiet der Gemeinde Heringsdorf bzw. in dem Gebiet der Gemeinde Heringsdorf (Bau-km: 157,055; EB, S. 93 f.). Der Bau-km 157,0 bis 157,055 befindet sich nämlich auf dem Gebiet der Gemeinde Heringsdorf.

Der Bahnkörper der bisher eingleisigen Strecke 1100 wird in Teilbereichen ausgebaut und um ein zweites Gleis erweitert (Ausbaustrecke). Im Bereich des Oldenburger Bruches verlässt die zukünftige Bahntrasse die Bestandslage und wird vollständig neu aufgebaut (Neubaustrecke). Die neu geplante Bahntrasse bindet vor dem BÜ in Göhl in die Bestandsstrecke ein. Im Folgenden sind die Aus- und Neubauabschnitte nochmals zusammengefasst:

- Bau-km 150,754 bis Bau-km 151,700 Ausbau
- Bau-km 151,700 bis Bau-km 155,050 Neubau
- Bau-km 155,050 bis Bau-km 157,055 (EB, S. 113).

2.1. Entwässerungskonzept

Das auf den Bahnanlagen anfallende Niederschlagswasser soll durch ein Entwässerungssystem in vorhandene Vorfluter eingeleitet werden. Zum Großteil sind hierfür zum Gleis parallele Bahngräben mit einer Mindestdiefe von 0,4 m geplant. Die Böschungflächen und die Sohle des Bahngrabens wird mit einer Oberbodenabdeckung und Rasenansaat hergestellt. Um Erosionen und das Aufweichen des Untergrundes zu vermeiden, werden in Abschnitten die Sohle und Teile der Böschungflächen der Bahngräben befestigt (z.B. mit Wasserbaupflaster oder Grabenschalen, EB, S. 114). Unklar ist, welche zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen dieses Entwässerungssystem verursacht.

Der Burgtorgraben soll für ca. 8 Wochen temporär verlegt werden (EB, S. 168). Da der Burgtorgraben eine der Hauptregenwasserentwässerungen des Oldenburger Stadtgebietes darstellt, ist sicherzustellen, dass der Querschnitt zur Entwässerung nicht verkleinert wird. Es ist auch ein ggf. auftretendes 100-jähriges Regen-

wasserereignis im Stadtgebiet bei Herstellung der Verlegung zu berücksichtigen. Etwaige Rückstauungen oder sonstige Beeinträchtigungen sind zu vermeiden.

Sämtliche temporären Entwässerungsmaßnahmen sind so zu planen und umzusetzen, dass die Entwässerungen auch während der Bauzeit zweckentsprechend funktioniert. Jegliche Beeinträchtigungen sind zu vermeiden.

2.2. Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Bahnübergänge (BÜ)

Im PFA 4 sind drei EÜ als Neubauten geplant (EB, S. 123 ff.), und zwar EÜ Oldenburger Bruch (Bau-km 152,006), EÜ Burgtorgraben (Bau-km 152,942) und EÜ Bahnsteigzugang Haltepunkt Oldenburg in Holstein (Bau-km 153,082).

Ausweislich der derzeitigen Planungen soll der BÜ Sebenter Weg (Bahn-km 50,952) komplett neu aufgebaut werden, d.h. signal- und vor allem kreuzungsbautechnisch erneuert und an die Trassierung angepasst werden. Geplant ist u.a.:

4.6.1 BÜ Sebenter Weg - Bahn-km 50,952

Der BÜ Sebenter Weg wird ca. 25 m südlich des bestehenden BÜ komplett neu aufgebaut. Die vorhandene BÜ-Anlage im Bau-km 151,4 wurde vorab bereits in eine rechnergesteuerte Anlage (RBÜT) mit Blinklichtern erneuert und an das STW angepasst. Die vorhandene Fahrbahnbreite sowie die gleisnahe Lage des einmündenden Wirtschaftsweges östlich der Bahntrasse erfordern eine umfassende Erneuerung dieses BÜs mit geändertem Kreuzungswinkel und Kreuzungskilometer.

(EB, S. 152 f.).

Es wird gerügt, dass die Planunterlagen auch bezüglich des BÜ Sebenter Weg nicht aktuell sind. **Seitens der Stadt Oldenburg in Holstein wird gefordert,**

eine nicht höhengleiche Kreuzung von Eisenbahn und Straße im Bereich Sebenter Weg zu planen und herzustellen.

Die Forderung der Stadt Oldenburg in Holstein ist der Vorhabenträgerin auch bereits bekannt, wird an dieser Stelle allerdings nochmals bekräftigt. Aus Sicht der Stadt kann nur eine nicht höhengleiche Kreuzung von Eisenbahn und Straße die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne des § 3 EKrG sicherstellen.

Es wird ausdrücklich beanstandet, dass sich die hier vorliegende Planung nicht mit den Schrankenschließzeiten an der höhengleichen Kreuzung im Bereich BÜ Sebenter Weg befasst. Die mit einer geplanten signal- und bautechnischen Erneuerung des BÜ Sebenter Weg einhergehenden langen und häufigen Schließzeiten bei Realisierung der ABS/NBS der Hinterlandanbindung begründet die Notwendigkeit der Änderung der Kreuzung der Straße Sebenter Weg und der Eisenbahnstrecke 1100.

Zur Begründung wird als

Anlage 1

ein Schreiben der Stadt Oldenburg in Holstein v. 09.06.2021 an die DB Netz AG mit einer ausführlichen Begründung der Notwendigkeit zur Herstellung einer nicht höhengleichen Kreuzung im Bereich BÜ Sebenter Weg überreicht. Auf die dortigen Ausführungen wird ausdrücklich Bezug genommen, und an dieser Stelle die Forderung der Stadt Oldenburg in Holstein nochmals begründet:

Nach Angaben der Vorhabenträgerin ist bei dem derzeit geplanten Aus- bzw. Neubau der FBQ-Schienenanbindung am BÜ Sebenter Weg mit einer Schrankenschließzeit pro Zug von bis zu 180 Sekunden zu rechnen. Bedingt durch eine mögliche Aneinanderreihung von Zügen (Zugfolgen) können hierbei auch längere Schließzeiten von z.B. 290 Sekunden auftreten. Mit Blick auf die notwendig einzuhaltenden Hilfsfristen der Rettungsdienste ist festzuhalten, dass die Schließzeiten die Versorgungsstruktur der Rettungsdienste komplett in Frage stellen bzw. konterkarieren.

Dazu im Einzelnen:

Die Feuerwehr Oldenburg in Holstein ist in der Ringstraße 5 verortet und führt bezüglich der Ausrückfahrten und notwendigen Querungen des BÜ Sebenter Weg wie folgt aus:

- Für Einsätze im Bereich vor dem Bahnübergang Sebenter Weg benötigen wir durchschnittlich 8-9 Minuten mit dem Fahrzeug. Bei Einsatzorten hinter der Bahnlinie (z.B. auf der Landstraße oder im Bruch) wäre ohne Schließzeiten noch circa 1 Minute im Gemeindegebiet hinzuzurechnen. Mit den zu erwarteten Schließungszeiten würde die benötigte Fahrzeit circa 17 Minuten betragen. Bei einer durchschnittlichen Ausrückzeit von derzeit 6 Minuten wären wir bei einer Hilfsfrist von 23 Minuten am Stadtrand von Oldenburg in Holstein. Dies ist nicht hinnehmbar!
- Mit unseren Sonderfahrzeugen, wie zum Beispiel der Drehleiter, unterstützen wir die nachbarschaftliche Löschhilfe. Insbesondere die Gemeinde Damlos, die ohne den geplanten Schließzeiten in circa 14 Minuten angefahren werden kann, müsste dann mit einer Hilfsfrist von insgesamt 25 Minuten (17+2 Minuten Fahrzeit und 6 Minuten Ausrückzeit). Da die Drehleiter oftmals bei Bestandsbauten als zweiter Rettungsweg dient, ist eine Verzögerung durch einen langen Güterzug nicht hinnehmbar.

Quelle: Anlage 1

Es wird eindrücklich, dass die Beibehaltung einer höhengleichen Kreuzung im Bereich Sebenter Weg dazu führt, dass die Hilfsfristen in den vorgenannten Rettungsbereichen keinesfalls mehr eingehalten werden können.

Es kommt noch hinzu, dass die Rettungsdienstliche Versorgung der Region östlich der Schienenstrecke 1100 im Bereich der Gemeinde Göhl, Grube, Gruberhagen und Heringsdorf durch die westlich der Schienenstrecke 1100 gelegene Rettungswache am Standort Oldenburg unter Nutzung der Ortsdurchfahrt Göhl erfolgt, d.h. der BÜ Göhl muss von den Rettungsdiensten gequert werden (auch dieser soll nach derzeitigen Planungen höhengleich erneuert werden, vgl. EB, S. 153).

In den genannten Gemeinden befinden sich auch Campingplätze und Strandbereiche sowie die zuführende Bundesstraße B501, welche durch die Beliebtheit der touristischen Infrastruktur in den aufgeführten Gemeinden zeitweise sehr hoch frequentiert ist. Durch die mittlerweile ganzjährige Nutzung des touristischen Angebots im aufgeführten Bereich kommt es dort zu einer durchgehend hohen rettungsdienstlichen Einsatzfrequenz.

Diesbezüglich wird als

Anlage 2

ein Schreiben des Kreis Ostholstein v. 18.06.2021 an die DB Netz AG mit einer ausführlichen Begründung der Notwendigkeit zur Herstellung nicht höhengleicher Kreuzungen, z. B. im Bereich BÜ Göhl, von Straße und Eisenbahn überreicht.

Die rettungsdienstliche Hilfsfrist e betrachtet auf die letzten drei Jahre 10:27 Minuten. Die geplante Zunahme der Schrankenschließzeiten von bis zu knapp 5 Minuten, hätte zur Folge, dass die nach § 4 Absatz 2 Satz 2 SHRDG und § 2 Absatz 1 Satz 3 SHRDG-DVO einzuhaltende **Hilfsfrist von 12 Minuten** zukünftig nicht mehr sichergestellt werden kann. Die Hilfsfrist umfasst den Zeitraum von der Alarmierung des Rettungsmittels durch die Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels an dem Einsatzort. Diese Hilfsfrist stellt als Planungsmaß einen wesentlichen Parameter für die Versorgungsstruktur im Rettungsdienst dar (vgl. Anlage 2).

Neben der Hilfsfrist ist vor allem die Prähospitalzeit (Zeitintervall vom Eingang des Notrufs in der Rettungsleitstelle bis zur Ankunft des Patienten im geeigneten Krankenhaus) als Planungsgröße für die Notfallversorgung von entscheidender Bedeutung. Unter den zeitkritischen Krankheitsbildern (z.B. Schlaganfall, Herzinfarkt) ist die Verkürzung des therapiefreien Intervalls von besonderer Bedeutung für das Überleben des Patienten. Da der größte Teil der Krankenzuführungen an die SANA-Klinik am Standort Oldenburg erfolgt, muss die Schienentrasse 1100 sowohl bei der Anfahrt zum Einsatzort als auch bei der Fahrt zum Krankenhaus überquert werden. Dies würde ggf. zu einer Verlängerung der Prähospitalzeit um 20 Prozent führen (vgl. Anlage 2).

Hinzuweisen ist seitens der Gemeinde Heringsdorf auch auf das Folgende (vgl. Anlage 1 und Anlage 2):

- Sofern bei bestimmten Verkehrsunfällen in der Gemeinde Heringsdorf (z.B. auf der Kreisstraße 40) oder im Fall von Bränden, bei denen eine Drehleiter benötigt wird, die FF Oldenburg i.H. mitalarmiert wird, rückt diese ebenfalls über den Bahnübergang in Göhl an und wäre von längeren Schrankenschließzeiten negativ betroffen.
- Die Anfahrtszeiten der FF Oldenburg i.H. bis zur Ortsmitte von Heringsdorf liegen derzeit schon bei offenen Schranken bei 7 Minuten und 30 Sekunden. Die Fahrzeit nach Fargemiel (Ortsmitte) liegt derzeit bei 11 Minuten. Sollten die o.g. Schließzeiten am BÜ Göhl Realität werden, würde dies eine erhebliche Verschlechterung der Zeiten bis zum Eintreffen am Unfallort oder Brandort bedeuten.

Alles in allem ist festzuhalten, dass die mit dem Vorhaben zu erwartenden Schrankenschließzeiten bei Beibehaltung des BÜ Sebenter Weg dazu führen werden, dass der Brandschutz durch die Freiwillige Feuerwehr Oldenburg in Holstein nicht mehr gewährleistet wird. Es wird nochmals ausdrücklich gerügt, dass eine nicht höhengleiche Kreuzung offenbar nicht geplant ist.

2.3. Baustraßen

Mit dem Vorhaben verbunden sind zahlreiche temporär einzurichtende Baustraßen (EB, S. 163 ff.). Das Gemeindegebiet der Stadt Oldenburg in Holstein ist davon betroffen.

Es ist mit Behinderungen und Sperrungen für den Straßenverkehr im Zuge des Streckenaus- und Neubaus zu rechnen (EB, S.166 f.). Behinderungen und Sperrungen sind auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Verkehrliche Auswirkungen sind frühzeitig mit den zuständigen Abteilungen der Stadt abzusprechen.

Der überwiegende baustellenbedingte Verkehr soll über die L59, Bruchweg, Sebenter Weg, die Straßen Rehkamp sowie Am Sandkamp und die L60 für die Anbindung der Bundesautobahn A1 abgewickelt werden (EB, S. 166).

Die Befahrbarkeit der vorgenannten Straßen darf zu keiner Zeit der Baudurchführung eingeschränkt werden. Es muss zu jeder Zeit eine vom Gemeindegebiet Göhl und Heringsdorf ausgehende Erreichbarkeit der Stadt Oldenburg in Holstein über die L 59 gewährleistet werden (vgl. dazu Ziff. 2.2). Ggf. muss eine temporäre Querungsmöglichkeit hergestellt werden.

Für bestimmte Bauwerke sind einzelne Vollsperrungen während des Abbruchs/Neubaus der Gleise in den EÜ- und BÜ-Bereichen sowie während der Montage der Oberleitung erforderlich (EB, S, 167 f.). Bei der Planung der not-

wendigen Umleitungen sind die notwendigen Erreichbarkeiten der anliegenden Grundstücke aber auch die Hilfsfristen für Rettungseinsätze keinesfalls aus dem Blick zu verlieren (vgl. oben Ziff. 2.2.). Deshalb sind ggf. temporäre Querungen herzustellen, so dass keine Umwege notwendig werden. Vollsperrungen sind zu vermeiden.

Jegliche Beeinträchtigungen durch die geplanten Baustraßen und ggf. temporäre Straßenführungen sind auszuschließen, jedenfalls zu minimieren. Die Erreichbarkeit der Gemeinde- bzw. Stadtgebiete und sämtlicher Straßen ist während der gesamten Bauzeit (Tag und Nacht) sicherzustellen, und zwar insbesondere für Rettungsfahrzeuge, Müllfahrzeuge, Versorgungsfahrten, Anwohner, Gewerbetreibende, Landwirtschaftliche Betriebe, Pendlerverkehre, Touristen etc..

Sämtliche im Rahmen der Bautätigkeiten der Vorhabenträgerin beschädigte Gemeindestraßen sind auf Kosten der Vorhabenträgerin wiederherzustellen. Zudem sind sämtliche notwendigen Folgemaßnahmen – auch Straßenbaumaßnahmen – auf Kosten der Vorhabenträgerin herzustellen. Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen sind Beweissicherungen durchzuführen.

2.3.1. Bauzeit

Es wird zunächst beanstandet, dass die Baudurchführung (EB, S. 126 ff.) nicht mit in den Blick nimmt, dass die weiteren Planungen, beispielsweise die Ostküstenleitung (Raum Lübeck – Siems) ggfl. zeitgleich realisiert wird. Die baulichen Aktivitäten mehrerer Vorhaben könnten zeitgleich stattfinden, sind somit aufeinander abzustimmen.

2.3.2. Transporte während der Bauzeit

Zu den Transporten der Baustoffe ist zu beanstanden, dass unklar bleibt, wie viele schwerlastfähige Transporte notwendig sind. Überwiegend ist der Bauablauf durch eine straßenseitige Abwicklung des Verkehrs gekennzeichnet (EB, S. 165).

2.3.3. Auswirkungen während der Bauzeit

Die Auswirkungen in der Bauzeit sind möglichst gering zu halten.

Die Unterlage 18.5 – Baulärm – ist veraltet. Die letzte Überarbeitung datiert v. 15.12.2019.

Es wird beanstandet, dass Nacharbeiten nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind (Unterlage 18.5, S. 6).

Seitens der Vorhabenträgerin wird angenommen, dass bei der Herstellung der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen weniger Lärmimmissionen als für

den Gleisbau anfallen (Unterlage 18.5, S. 7). Für die Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung kann dies aber maßgeblich sein, so dass sämtliche durch die Bauarbeiten entstehenden Immissionen zu betrachten sind.

Als Rammgerät für die Rammgründungen wird eine Deselexplorationsramme angesetzt. Je Pfahl werden 45 Minuten Bauzeit angenommen. Die effektive Rammzeit wird mit 5 Minuten angesetzt. Für den Tagesabschnitt werden wiederum 12 Gründungen unterstellt und damit eine Einsatzzeit der Deselexplorationsramme von etwa 1 Stunde (Unterlage 18.5, S. 8). Dies wird kritisch hinterfragt, denn bei mehr als 2,5 Stunden Rammzeit, also beispielsweise 15 Minuten Rammzeit pro Pfahl, würde der Zeitabschlag nach der AVV Baulärm nämlich nicht 10 dB(A), sondern nur 5 dB(A) betragen. Dies gilt auch für die Gründung der Lärmschutzwände.

Die Vorhabenträgerin unterstellt, dass aufgrund des fortschreitenden Bauverlaufs von einer „Wanderbaustelle“ auszugehen ist. Dabei werden für die Bauarbeiten der Lastfälle 1 bis 5 zehn verschiedene räumliche Teilabschnitte (je 200 Meter lang etwa) unterschieden, die der jeweiligen schutzbedürftigen Bebauung am nächsten liegen (Unterlage 18.5, S. 10). Es bleibt unklar, ob auch die benachbarten Abschnitte beachtet wurden. Dies wird beanstandet.

Offenbar werden die Immissionsschutzrichtwerte der AVV Baulärm im Bereich Oldenburg in Holstein in den einzelnen Lastfällen nicht überall eingehalten (Unterlage 18.5, S. 13). Dies wird beanstandet.

Die höchsten Belastungen sind durch Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmasten zu erwarten (Lastfall 4). Dabei werden an etwa 5 Gebäuden im Nahbereich des Baufeldes am Ende des Sebenter Weg Beurteilungspegel bis zu 80 dB(A) erreicht bzw. überschritten (Unterlage 18.5, S. 13 f.).

Im Bereich nördlich der Bestandsstrecke in Oldenburg in Holstein werden durch den Rückbau der Bestandsgleise (Lastfall 7) im Nahbereich Beurteilungspegel von bis zu 80 dB(A) prognostiziert (Unterlage 18.5, S. 14).

Auch im südlichen Wohngebiet Oldenburger Bruch ist in den unterschiedlichen Lastfällen mit nicht unerheblichem Baulärm zu rechnen. Die höchsten Belastungen sind durch Rammarbeiten zur Gründung der Oberleitungsmasten zu erwarten (Lastfall 4), wenn die Arbeiten in unmittelbarer Nähe stattfinden (Position 4). An den nächstgelegenen Gebäuden der Platanenallee finden sich die höchsten Beurteilungspegel zwischen 60 dB(A) und 62 dB(A), (Unterlage 18.5, S. 14). Durch den Rückbau der Bestandsgleise (Lastfall 7) sind am Nordrand des Wohngebietes Beurteilungspegel von bis zu etwa 72 dB(A) nicht auszuschließen. Somit wird der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags deutlich überschritten. Auch der Immissionsrichtwert für reine Wohngebiete von 50

dB(A) wird im vorhandenen reinen Wohngebiet um bis zu etwa 3 dB(A) überschritten (Unterlage 18.5, S. 14).

Schließlich nimmt die Vorhabenträgerin zusammenfassend an, dass aufgrund des sowohl räumlich als auch zeitlich begrenzten Umfangs von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm weitergehende Maßnahmen zum Lärmschutz nicht angemessen seien (Unterlage 18.5, S. 19). Dies ist keinesfalls richtig. In den Bereichen, in den 5 dB(A) Überschreitungen vorliegen, sind Maßnahmen zu treffen.

Insgesamt ist zu bemängeln, dass keine zeitlichen Angaben für die hohen Belastungen gemacht werden, d.h. es bleibt unklar, über welchen Zeitraum die Betroffenen den hohen Richtwertüberschreitungen ausgesetzt werden.

2.4. Schalltechnische Untersuchung

Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 18.1) ist fehlerhaft. Dazu liegt der Stadt Oldenburg in Holstein eine Stellungnahme der Lärmkontor GmbH vor.

Im Einzelnen:

Es wird beanstandet, dass die Vorhabenträgerin eine getrennte Berechnung von Straße und Schiene vornimmt (Unterlage 18.1, S. 5). Diese Annahme ist so nicht richtig, denn das Thema „Gesamtlärmbetrachtung“ wurde im Dialogforum am 23. Juli 2020 unter TOP 1 mit dem Ergebnis behandelt, mit dieser komplexen Fragestellung erneut an die Bundesregierung/den Bundesrat (möglicherweise durch eine Bundesratsinitiative des Landes Schleswig-Holstein) heranzutreten. Sollte der Bundestag eine rechtliche Regelung zur Gesamtlärmbetrachtung vor Abschluss des gesamten Planfeststellungsverfahrens für die Schienenhinterlandanbindung etwa im Rahmen einer weiteren Novellierung der 16. BImSchV 2 beschließen, müsste diese entsprechend der Bundestags-Drucksache 19/20624 (Kernforderung 1, Absatz a) 3 umgesetzt werden.

Es wird beanstandet, dass als gesundheitsgefährdende Schwelle offenbar größer oder gleich 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts angenommen wird (Unterlage 18.1, S. 12). Die Lärmwirkungsforschung hält nutzungsunabhängige Werte von 65 dB(A) tags beziehungsweise 55 dB(A) nachts als „ersten Schritt in Richtung der WHO-Empfehlungen“ für notwendig.¹¹ Zudem hat der Bundesverkehrsminister am 27. Juli 2020 die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen (ab dem 1. August 2020) und Schienenwegen (mit dem Haushaltsgesetz 2021) für Wohngebiete auf 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts angekündigt. In dieser Größenordnung bewegen sich eben auch die den aktuellen Erkenntnissen entsprechenden Gesundheitsgefährdungsschwellen. Diese wären deshalb auch im

¹¹ Vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018 – 9 A 16/16.

hier behandelten Planfeststellungsverfahren heranzuziehen. Darüber hinaus lässt der Erläuterungsbericht offen, was genau geschieht, wenn die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Das Lärmschutzkonzept ist insgesamt unplausibel. Aufgrund der Beschlusses des Deutschen Bundestages¹² werden zusätzliche Schutzmaßnahmen auch für das Gemeindegebiet der Stadt Oldenburg in Holstein geplant, so dass die Schalltechnische Untersuchung mit den dort vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen überholt ist.

Es wird gerügt, dass offenbar nur bahnseitig die Lärmschutzwände mit hochabsorbierender Ausführung geplant werden (Unterlage 18.1, S. 13). Allerdings müssen die bahnseitigen Ausführungen der Lärmschutzwände als „hochabsorbierend“ immer dort durch eine beidseitige hochabsorbierende Ausführung ersetzt werden, wo etwa der Schall von anderen Quellen (insbesondere von Straßen) in Richtung betroffener Nutzungen durch die Wände reflektiert werden kann.

Es wird gerügt, dass die im Bereich Oldenburg in Holstein Mitte eine 2 m hohe Lärmschutzwand (LSW L 01 – Oldenburg) in der Variante V11_1_N3 um ca. 29 m auf 542 m gekürzt wird. Hinzu kommt eine weitere Kürzung aus „technischen Gründen“ um 10 m. Durch beide Kürzungen zusammen (auf 532 m) verbleiben zwei zu lösende Schutzfälle, obwohl mit der ursprünglich geplanten Wand von ca. 571 m sämtliche Schutzfälle gelöst werden könnten (Unterlage 18.1, S. 18). Diese Variantenentscheidung ist nicht nachvollziehbar und wird beanstandet.

Seitens der Stadt Oldenburg in Holstein wird gefordert, dass sämtliche Schutzfälle gelöst werden, und zwar durch aktive Lärmschutzmaßnahmen. Zusätzlich könnten auch innovative Lärmschutzmaßnahmen ergriffen oder z.B. Lärmschutzwände nach innen gekröpft werden.

2.5. Erschütterungstechnische Untersuchung

Zunächst wird beanstandet, dass die Erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 19.1) den Bearbeitungsstand 28.02.2019 aufweist. Damit ist die Unterlage veraltet.

Die DIN 4150-2 enthält in Tabelle 1 für neu zu bauende Strecken nach Baugebieten differenzierte Anhaltswerte für Erschütterungen bei deren Einhaltung keine unzumutbaren Belästigungen angenommen werden. Im Rahmen der Planfeststellung sind die betroffenen Belange mit Blick auf Erschütterungen sachgerecht zu ermitteln, abzuwägen und zu bewältigen. Deshalb ist die vorhandene Erschütterungssituation zu ermitteln und daneben eine Prognose über die Veränderung des

¹² <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw27-de-bahn-hamburg-luebeck-701730> mit weiteren Unterlagen, insb. BT-Drs. 19/20624 (Beschlussempfehlung und Bericht).

Ist-Zustands durch das neue Vorhaben abzugeben (vgl. nur Geiger, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auf. 2014, § 3 Rn. 80).

Die DIN 4150-2 enthält keine Aussagen darüber, inwieweit die Anhaltswerte nach Tabelle 1 auch für Ausbaustrecken Anwendung finden. Sie gibt auch keine Antwort auf die Frage, unter welchen Voraussetzungen die DIN 4150-2 von einer Erhöhung der Vorbelastung ausgeht, d.h. wann die Grenze der Zumutbarkeit überschritten ist. Dies kann nur im Einzelfall festgestellt werden (vgl. Ziff. 6.5.3.4 lit. c der DIN 4150-2).

Das Bundesverwaltungsgericht hat zu Erschütterungen festgestellt:

„Bei der Bewertung der Zumutbarkeit der vom Schienenverkehr ausgehenden Erschütterungen ist die Festsetzung einer auf die Beurteilungsschwingstärke nach der DIN 4150 Teil 2 bezogenen Wahrnehmungsschwelle von 25% beim derzeitigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis in der Regel nicht zu beanstanden“ (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09 –, juris).

Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich unentschieden gelassen, ob die 25% Wahrnehmungsschwelle auch gilt, wenn sich die Anzahl der Erschütterungsereignisse erhöht. Festzuhalten ist somit, dass entgegen der Darstellungen in der Untersuchung zur betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen, stets die 25%-Wahrnehmbarkeitsschwelle anzusetzen wäre. Dem ist nicht so.

Bezüglich des sekundären Luftschalls ist das Gutachten (Unterlage 19.1) ebenfalls fehlerhaft. Entgegen der dortigen Ausführungen (S. 13 f.) hat das Bundesverwaltungsgericht eine Erhöhung von 2,0 dB(A) als noch zumutbare Immissionszunahme beim sekundären Luftschall anerkannt (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09 – juris Rn. 39 ff.). Sofern also die vorhandene Vorbelastung um mehr als 2,0 dB(A) beim sekundären Luftschall überschritten wird, sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen (§ 74 Abs. 2 und 3 VwVfG).

Es wird ausdrücklich beanstandet, dass zur Vermeidung betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen weder Schottertröge (Betontrog mit Unterschottermatten und Schotteroberbau) noch der Einbau besohlter Schwellen in bestimmten Streckenabschnitten vorgesehen wird. Diese Maßnahme sei unverhältnismäßig (Unterlage 19.1, S. 31).

Der Einbau von besohlenen Schwellen und ggf. Schottertrögen wird in den Streckenbereichen des Stadtgebiets ausdrücklich gefordert.

2.6. Tourismus

Die Stadt Oldenburg in Holstein lebt auch vom Tourismus in der Region Ostholstein. Die Stadt mit den ca. 10.000 Einwohnern ist Erholungsort und liegt im Zentrum der Tourismusregion „OstseeSpitze“ mit den bekannten Ostseebädern Heilighafen, Großenbrode und Weißenhäuser Strand.¹³

Wie bereits im Zusammenhang mit der Forderungen einer nicht höhengleichen Kreuzung dargestellt wurde (Ziff. 2.2.), befinden sich in der in der Region um Oldenburg in Holstein zahlreiche Tourismusstandorte bzw. diese werden über die L 59 angebunden:

Gut Gaarz (Ferienappartements)	ca. 20.000 Übernachtungen pro Jahr
Campingplatz Rosenfelde FKK	900 Stellplätze
Campingplatz Rosenfelde Textil	800 Stellplätze
Stranddorf Augustenhof	31 Ferienhäuser
Campingplatz Am Minigolf, Süssau	162 Stellplätze
Campingplatz Poseidon, Süssau	80 Stellplätze
Campingplatz Seestern, Süssau	160 Stellplätze
Campingplatz Nord, Süssau	150 Stellplätze
Campingplatz Süd, Süssau	150 Stellplätze

(vgl. Anlage 2).

Es wird gerügt, dass die Vorhabenträgerin die touristischen Belange der betroffenen Städte und Gemeinden nicht in den Blick nimmt.

2.7. Rettungswegekonzept

Der Unterlage 2.3. sind die geplanten Rettungswege zu entnehmen.

Beispielsweise wird eine Rettungswegzufahrt über den ehemaligen Bahnübergang „Feldhof“ geplant. Dieser wurde zurückgebaut und auf beiden Seiten mit einem Erdwall versehen. Seitens der Vorhabenträgerin ist somit auf eigene Kosten die Zuwegung / Fahrbahn wiederherzustellen.

Alle Rettungswege sind innerhalb des Verfahrens auf ganzer Länge als Rettungswege auszubauen. Teilweise ist mit Begegnungsverkehr zu rechnen, so dass mit ausreichenden Straßenbreiten geplant werden muss. Ggf. sind Straßen auszuweiten.

Viele der geplanten Rettungswege sind derzeit „ertüchtigte“ Feldwege. Die Zuwegungen müssen auf ganzer Länge und Breite für ausreichende Achslasten aus-

¹³ Vgl. dazu <https://www.oldenburg-holstein.de/Kultur-Tourismus/Tourist-Information/>.

gelegt werden. Die entlang der Wege existierenden Knicks sind bei etwaigen Eingriffen zu bilanzieren und vor Ort wiederherzustellen oder auszugleichen.

Da zukünftig auf der Eisenbahnstrecke auch Gefahrguttransporte durchgeführt werden, müssen Rettungsdienste und Feuerwehr den gesamten Bahndamm an jeder Stelle ungehindert erreichen können.

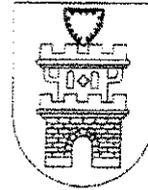
Es sind jeweils auch Aufstellflächen zu berücksichtigen. Schmale Sackgassenzufahrten ohne Wendemöglichkeit und Aufstellflächen sind nicht ausreichend dimensioniert.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin
Dr. Michéle John

Abschrift

Stadt Oldenburg in Holstein



Der Bürgermeister

Stadtverwaltung · Postfach 13 61 · 23753 Oldenburg in Holstein

DB Netz AG (I.NI-N-F 4)
Frau Birgit Wiese
Infrastrukturprojekte Nord
Technik Schienenanbindung FBQ
Beim Strohhouse 17
20097 Hamburg

Auskunft erteilt:
Telefon: 04361/498-140
Telefax: 04361/498 22 140
E-Mail: stefan.gabriel@stadt-
oldenburg.landsh.de

Oldenburg, 09.06.2021

Konten der Finanzbuchhaltung:

Sparkasse Holstein · IBAN DE46 2135 2240 0051 0008 59
Deutsche Bank Lübeck AG · IBAN DE30 2307 0700 0700 2397 00
VR OH Nord – Plön eG · IBAN DE80 2139 0008 0000 5240 00
Postbank Hamburg · IBAN DE04 2001 0020 0011 1532 06

Vorab per Mail

FBQ, PFA 4 – Bahnübergang (BÜ) Sebenter Weg
Beantwortung des Fragenkatalogs aus der Mail vom 19.05.2021 zur Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Hilfsfristen von Rettungsdiensten und Feuerwehren

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Wiese,

in Ihrer Mail vom 19.05.2021 baten Sie um Beantwortung verschiedener Fragen zur Nichteinhaltung vorgeschriebener Hilfsfristen durch Rettungsdienste und Feuerwehren.

Ihre Fragen:

- Standorte Rettungswache, Feuerwehr, Krankenhäuser, etc.
- Fahrzeiten zum Einsatzort ohne sowie unter Berücksichtigung der Schrankenschließzeit
- Fahrzeiten vom Einsatzort zu den Krankenhäusern ggf. wiederum ohne sowie unter Berücksichtigung der Schrankenschließzeit
- Summe der einzelnen Fahrzeiten im Vergleich zur Prähospitalzeit.

Nachfolgend erhalten Sie die Beantwortung Ihrer Fragestellungen.

Der Rettungsdienst Holstein antwortet auf Ihre Fragestellungen wie folgt:

- Die Rettungswache in Oldenburg befindet sich im „Kurzer Kamp 61, 23758 Oldenburg“, direkt gegenüber der Sana Klinik (Mühlenkamp 5, 23758 Oldenburg).

Öffnungszeiten Rathaus:	Markt 1 · 23758 Oldenburg in Holstein · Telefon : 04361 498-0 · Fax : 04361 498-200 · www.oldenburg-holstein.de
Öffnungszeiten Bürgerbüro:	Mo. – Mi. 08:00 – 16:00 Uhr · Do. 08:00 – 18:00 Uhr · Fr. 08:00 – 12:00 Uhr
Öffnungszeiten Standesamt:	Mo. + Mi. 07:30 Uhr – 12:30 Uhr · Di. 07:30 Uhr – 16:00 Uhr
	Do. 07:30 Uhr – 13:00 Uhr u. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Fr. 07:30 Uhr – 12:00 Uhr
	Mo., Di., Do., Fr. 08:00 Uhr – 12:00 Uhr · Do. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Mittwoch geschlossen

- Die Fahrzeitenisochronen habe ich im Anhang dargestellt (12 Minuten ohne Schrankenschließung, 9,25 Minuten (12 Minuten minus 165 Sekunden Schließzeit) und 7,17 Minuten (12 Minuten minus 290 Sekunden Schließzeit). Der rote Bereich stellt das Gebiet da, dass von der Rettungswache (unter optimalen Bedingungen) in der jeweiligen Zeit erreicht werden kann.
- Aufgrund der örtlichen Nähe von Rettungswache und Sana Klinik Oldenburg halte ich eine entsprechende Darstellung der Fahrzeit vom Einsatzort ins Krankenhaus für entbehrlich. Allerdings muss ich anmerken, dass nicht jeder Patient aus der Region Oldenburg auch automatisch nach Oldenburg transportiert wird. Dies hängt u.a. vom Krankheitsmuster/Verletzungsmuster und von den freien Kapazitäten des Krankenhauses ab.
- Die Fragestellung konnte ich nicht ganz nachvollziehen. Die Prähospitalzeit ist aus rettungsdienstlicher Sicht der Zeitraum vom Eingang des Notrufs bis zum Versorgungsbeginn im Krankenhaus. Diese Zeitspanne ist natürlich auch von den Fahrzeiten abhängig. Allerdings muss auch die Versorgungszeit am Einsatzort mit berücksichtigt werden. Bei einer Bagatellverletzung ist die Versorgungszeit kurz und damit auch die Prähospitalzeit kürzer als z.B. einem Verkehrsunfall, bei der der Patient erst aus dem Auto befreit werden und dann für den Transport stabilisiert werden muss. In dem Fall ist natürlich auch die Prähospitalzeit entsprechend verlängert. Unberücksichtigt (weil in der Regel nicht messbar/nicht bekannt) bleibt die Zeitspanne zwischen dem Auftreten von Symptomen (also dem Eintreten des Notfalls) und dem Absetzen des Notrufs. Wie also die Prähospitalzeit ins Verhältnis zu der Summe der einzelnen Fahrzeiten gesetzt werden soll und welche Aussage damit getroffen werden kann, erschließt sich mir leider nicht.

Die freiwillige Feuerwehr in Oldenburg in Holstein antwortet auf Ihre Fragestellungen wie folgt:

- Standort der Feuerwehr ist die Ringstraße 5 in Oldenburg in Holstein.
- Für Einsätze im Bereich vor dem Bahnübergang Sebenter Weg benötigen wir durchschnittlich 8-9 Minuten mit dem Fahrzeug. Bei Einsatzorten hinter der Bahnlinie (z.B. auf der Landstraße oder im Bruch) wäre ohne Schließzeiten noch circa 1 Minute im Gemeindegebiet hinzuzurechnen. Mit den zu erwarteten Schließzeiten würde die benötigte Fahrzeit circa 17 Minuten betragen. Bei einer durchschnittlichen Ausrückzeit von derzeit 6 Minuten wären wir bei einer Hilfsfrist von 23 Minuten am Stadtrand von Oldenburg in Holstein. Dies ist nicht hinnehmbar!
- Mit unseren Sonderfahrzeugen, wie zum Beispiel der Drehleiter, unterstützen wir die nachbarschaftliche Löschhilfe. Insbesondere die Gemeinde Damlos, die ohne den geplanten Schließzeiten in circa 14 Minuten angefahren werden kann, müsste dann mit einer Hilfsfrist von insgesamt 25 Minuten (17+2 Minuten Fahrzeit und 6 Minuten Ausrückzeit). Da die Drehleiter oftmals bei Bestandsbauten als zweiter Rettungsweg dient, ist eine Verzögerung durch einen langen Güterzug nicht hinnehmbar.

Der Oldenburger Gemeindeführer hat auch den Gemeindeführer der Gemeinde Heringsdorf beteiligt. Dieser schreibt:

- gerne Übermittel ich dir die Fahrzeiten nach Heringsdorf und Fargemiel. Reine Fahrzeit unter Sonderrechten vom Gerätehaus Oldenburg in Holstein bis nach Heringsdorf (Ortsmitte) bräuchten wir ca. 7,5 Minuten. Bis Fargemiel circa 11 Minuten. Dies aber unter der Berücksichtigung der freien Fahrt im Bereich Bahnübergang Göhl.
- Bei einer zu erwartenden Schließzeit der Bahnschranken von bis zu 290 Sekunden, würde sich die reine Fahrzeit hierzu noch verlängern.
- Bei einer durchschnittlichen Ausrückzeit von 5-6 Minuten hast du im schlimmsten Fall eine Hilfsfrist von bis zu 18 Minuten nach Heringsdorf mit der Drehleiter, sofern der Bahnübergang beschränkt bleibt.

Ich hoffe ich konnte Ihnen mit den Stellungnahmen und den Anlagen des Rettungsdienstes weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Gabriel



KREIS OSTHOLSTEIN

KREIS OSTHOLSTEIN · Postfach 433 · 23694 Eutin

DB Netz AG
Herrn Christian Kempf
Hammerbrookstr. 44
20097 Hamburg

Der Landrat

**Fachdienst
Regionale Planung**

Geschäftszeichen
6.61

Auskunft erteilt
Sibylle Kiemstedt

Telefon 04521 788-380
Fax 04521 78896-380
E-Mail s.kiemstedt@kreis-oh.de

Datum
18.06.2021

Schienenanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung – Ersatzbauwerk am Bahnübergang in Göhl an der L 59

Sehr geehrter Herr Kempf,

Im Zuge des Ausbaus der Schienenanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) wurde von der Gemeinde Göhl für den Bahnübergang an der L 59 stets die Errichtung eines höhenungleichen Bahnübergangs gefordert, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gemäß § 3 EKrG sicherzustellen. Diese Forderung wird nun im Zusammenhang mit Nachfragen von Seiten der Deutschen Bahn AG zur konkreten Situation vor Ort erneuert.

Für eine fundierte Begründung der Notwendigkeit zur Auflassung des Bahnübergangs am o.g. Standort werden mit diesem Schreiben nochmals detaillierte Angaben der Feuerwehren und Rettungsdienste in diesem Bereich des Kreisgebietes zur Verfügung gestellt und mit Fakten zu den touristischen Einrichtungen, Übernachtungsgästen und Verkehrsströmen ergänzt.

Grundlage für die nachfolgenden Stellungnahmen sind die Angaben der Deutschen Bahn AG zu den zu erwartenden Schrankenschließzeiten. Demnach ist beim derzeit geplanten Ausbau der FBQ-Schienenanbindung am BÜ Göhl mit einer Schrankenschließzeit pro Zug von bis zu 180 Sekunden zu rechnen. Bedingt durch eine mögliche Aneinanderreihung von Zügen (Zugfolgen) können hierbei auch längere Schließzeiten von z.B. 290 Sekunden auftreten.

Kreishaus
Lübecker Straße 41
23701 Eutin

Telekommunikation
Telefon: 04521 788-0
Telefax: 04521 788-600
E-Mail: info@kreis-oh.de
Internet: www.kreis-oh.de

**Beratung
für Bürgerinnen
und Bürger**
Telefon: 04521 788-438

Öffnungszeiten
Mo. – Fr. 8.00 – 12.00 Uhr
Mo. – Do. 13.30 – 16.30 Uhr
oder nach Vereinbarung

Bankverbindung
Sparkasse Holstein
IBAN: DE 77 21352140 000000 7401
BIC: NOLADE33HOL

Von Seiten des Rettenungsdienstes Holstein AöR wurden in einer Stellungnahme folgende Hinweise zur Vor-Ort-Situation vorgelegt:

Die Rettungsdienstliche Versorgung der Region östlich der Schienenanbindung für die feste Fehmarnbeltquerung im Bereich der Gemeinde Göhl, Grube, Gruberhagen und Heringsdorf erfolgt durch die westlich der Schienenanbindung gelegene **Rettungswache am Standort Oldenburg** unter Nutzung der Ortsdurchfahrt Göhl.

Zu den genannten Gemeinden zählen auch die in deren Gebiet gelegenen Campingplätze und Strandbereiche sowie die zuführende Bundesstraße B501 welche durch die Beliebtheit der touristischen Infrastruktur in den aufgeführten Gemeinden zeitweise sehr hoch frequentiert ist. Durch die mittlerweile ganzjährige Nutzung des touristischen Angebots im aufgeführten Bereich kommt es dort zu einer durchgehend hohen rettungsdienstlichen Einsatzfrequenz.

Die rettungsdienstliche Hilfsfrist beläuft sich bei der Betrachtung der letzten drei Jahre auf 10:27 Minuten. Bei der momentan geringen Schienenverkehrsfrequenz hätte die immense Ausdehnung der Schrankenschließzeiten von bis zu knapp 5 Minuten zur Folge, **dass die nach § 4 Absatz 2 Satz 2 SHRDG und § 2 Absatz 1 Satz 3 SHRDG-DVO durchschnittlich einzuhaltende Hilfsfrist von 12 Minuten nicht sichergestellt werden kann.** Die Hilfsfrist umfasst den Zeitraum von der Alarmierung des Rettungsmittels durch die Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des ersten Rettungsmittels an dem Einsatzort. Diese Hilfsfrist stellt als Planungsmaß einen wesentlichen Parameter für die Versorgungsstruktur im Rettungsdienst dar.

Als Planungsgröße für die Notfallversorgung ist neben der Hilfsfrist vor allem die Prähospitalzeit (Zeitintervall vom Eingang des Notrufs in der Rettungsleitstelle bis zur Ankunft des Patienten im geeigneten Krankenhaus) von entscheidender Bedeutung. Unter den zeitkritischen Krankheitsbildern ist die Verkürzung des therapiefreien Intervalls von besonderer Bedeutung für das Überleben des Patienten. Da der größte Teil der **Krankhauszuführungen an die SANA-Klinik am Standort Oldenburg** erfolgt, muss die Schienenanbindung sowohl bei der Anfahrt zum Einsatzort als auch bei der Fahrt zum Krankenhaus überquert werden. Dies würde ggf. zu einer Verlängerung der Prähospitalzeit um 20 Prozent führen.

Bahnquerungen sowohl in Richtung Fehmarn als auch Richtung Lübeck stellen keine Alternative dar, da die Fahrzeiten noch wesentlich weiter verlängert würden und die Schließzeitenproblematik dort ebenfalls existiert. Aus den vorgenannten Gründen wird die Herstellung eines Brückenbauwerks als Ersatz für den Bahnübergang in der Ortsdurchfahrt Göhl aus Sicht des Rettungsdienstes Holstein als geboten angesehen.

Von Seiten der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Göhl sowie vom Ordnungsamt des Amtes Oldenburg Land wurde folgendermaßen Stellung genommen:

Bei Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Göhl ist zu berücksichtigen, dass eine große Zahl von Mitgliedern westlich der Schienentrasse arbeitet und die Tagesverfügbarkeit daher direkt von den Schrankenschließzeiten beeinflusst wird.

Die **Tagesverfügbarkeit** stellt sich wie folgt dar:

FF Göhl	tatsächlich	gem. Feuerwehrbedarfsplan (Stand 2016)
Mitglieder	30	24
Tagesverfügbarkeit	15	24 (nach 13 Minuten)
davon über BÜ Göhl	15	24

Die Anfahrtszeit von 4 Minuten zum Gerätehaus kann bereits bei einer Schrankenschließung von nur 3 Minuten nicht eingehalten werden, da alle Feuerwehrmitglieder, welche die Tagesverfügbarkeit grundsätzlich sicherstellen, westlich der Bahnlinie arbeiten.

Bezüglich der Ausrückzeit sind folgende Punkte festzuhalten:

- Die Ausrückzeit beträgt 4 Minuten
- Die FF Göhl erreicht die Dörfer Neuschwelbeck und Kremsdorf, welche westlich der Bahnlinie liegen, aktuell in 2 und 3 Minuten.
- Bereits durch eine Schrankenschließzeit von 3 Minuten kann die Hilfsfrist nicht mehr eingehalten werden.
- Die nächste Feuerwehr westlich der Bahnlinie, die Freiwillige Feuerwehr Oldenburg i.H., kann sowohl Neuschwelbek als auch Kremsdorf innerhalb der Hilfsfrist erreichen.

Bei der Alarmierung zusätzlicher Feuerwehren ist zu berücksichtigen:

- Bei Verkehrsunfällen auf der Kreisstraße 40 oder der Landesstraße 59 wird die FF Oldenburg i.H. mitalarmiert.
- Bei Bränden (ab Feuer 0) und größeren Technischen Hilfeleistungen wird die FF Oldenburg i.H. mitalarmiert.
- Es wird auf die Notwendigkeit des Rettungsdienstes, besonders bei Atemschutzeinsätzen, hingewiesen.
- Der Löschzug Gefahrgut Nord befindet sich westlich der Bahnlinie (zum Beispiel bei den FF Heiligenhafen und Oldenburg i.H.).

Die FF Oldenburg i.H. rückt über den Bahnübergang in Göhl an.

Innerhalb der Ausrückzeit von 4 Minuten erreicht die FF Oldenburg i.H. aktuell bei offener Schranke die Ortschaften Kremsdorf, Neuschwalbek, Göhl und Schwelbek.

Durch eine Schrankenschließung von nur 3 Minuten kann die FF Oldenburg i.H. die Ortschaften Göhl und Schwelbeck nicht innerhalb der Ausrückzeit erreichen.

Ergänzend wird vom Bürgermeister der Gemeinden Heringsdorf sowie vom Gemeindeführer Heringsdorf und vom Ordnungsamt des Amtes Oldenburg-Land auch auf folgende Aspekte im Hinblick auf Einsätze in der Gemeinde Heringsdorf hingewiesen:

- Sofern bei bestimmten Verkehrsunfällen in der Gemeinde Heringsdorf (z.B. auf der Kreisstraße 40) oder im Fall von Bränden, bei denen eine Drehleiter benötigt wird, die FF Oldenburg i.H. mitalarmiert wird, rückt diese ebenfalls über den Bahnübergang in Göhl an und wäre von längeren Schrankenschließzeiten negativ betroffen.
- Die Anfahrtszeiten der FF Oldenburg i.H. bis zur Ortsmitte von Heringsdorf liegen derzeit schon bei offenen Schranken bei 7 Minuten und 30 Sekunden. Die Fahrzeit nach Fargemiel (Ortsmitte) liegt derzeit bei 11 Minuten. Sollten die o.g. Schließzeiten am BÜ Göhl Realität werden, würde dies eine erhebliche Verschlechterung der Zeiten bis zum Eintreffen am Unfallort oder Brandort bedeuten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aus Sicht der Feuerwehren bei Beibehaltung des höhengleichen Bahnübergangs in Göhl und den erwartenden Schrankenschließzeiten der Brandschutz in der Gemeinde Göhl weder durch die FF Göhl noch durch die FF Oldenburg in Holstein sichergestellt werden kann.

Im Zusammenhang mit Frage nach den Einsatzhäufigkeiten und der Relevanz des Bahnübergangs für Einsätze von Feuerwehren und Rettungsdiensten müssen neben der Siedlungsstruktur und der Einwohnerzahl der relevanten Gemeinden insbesondere die touristischen Standortstrukturen und die damit einhergehenden Verkehrsbeziehungen berücksichtigt werden. So werden über die L 59 und den BÜ in Göhl z.B. eine Reihe von Campingplätzen, Ferienhäusern und -appartements angefahren, die nicht nur in der Hauptsaison gut gebucht sind und zu entsprechendem **An- und Abreiseverkehr** führen, sondern auch mit einem intensiven **Einkaufs-/Versorgungsverkehr** verbunden sind. Dieser Verkehr spielt sich fast ausschließlich zwischen der Stadt Oldenburg i.H. - als einziges Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums in diesem Teil des Kreisgebietes - und den touristischen Standorten an oder nahe der Küste – also östlich der Bahnlinie – ab.

Folgende **touristische Standorte** sind hier zu berücksichtigen, weil sie in der Gemeinde Göhl liegen oder über die L 59 / den BÜ Göhl verkehrlich angebunden sind:

Gut Gaarz (Ferienappartements)	ca. 20.000 Übernachtungen pro Jahr
Campingplatz Rosenfelde FKK	900 Stellplätze
Campingplatz Rosenfelde Textil	800 Stellplätze
Stranddorf Augustenhof	31 Ferienhäuser
Campingplatz Am Minigolf, Süssau	162 Stellplätze
Campingplatz Poseidon, Süssau	80 Stellplätze
Campingplatz Seestern, Süssau	160 Stellplätze
Campingplatz Nord, Süssau	150 Stellplätze
Campingplatz Süd, Süssau	150 Stellplätze

Zudem werden auch einige der folgenden Campingplätze in der Gemeinde Neukirchen über die L 59 und B 501 angefahren, weil z.B. die Campingplätze in Kraksdorf und Ostermade aus Richtung Oldenburg kommend über Göhl schneller erreichbar sind:

Campingplatz Sütel, Sütel-Strand	879 Stellplätze
Campingplatz Seepark, Sütel-Strand	385 Stellplätze
Campingplatz Costa Sanna (Kraksdorf-Strand)	430 Stellplätze
Campingplatz Seekamp, Seekamp	480 Stellplätze
Campingplatz Behnke, Ostermade	180 Stellplätze
Campingplatz Christiansen, Ostermade	150 Stellplätze
Campingplatz Hohes Ufer, Ostermade	568 Stellplätze

Diese Campingplätze sind zumindest in den Sommermonaten voll belegt. Bei einer durchschnittlich angenommenen Personalzahl von 2 Personen pro Stellplatz, dürften sich also etwa 7.500 Personen täglich dort aufhalten. Nach Auskunft der Betreiber ist mit einer vollen Belegung an rund 120 Tagen pro Jahr zu rechnen, so dass sich eine Zahl von rund 900.000 Übernachtungen pro Jahr für dieses hier relevante Gebiet ergibt.

Alle Beherbergungsbetriebe führen mit ihren Übernachtungsgästen nicht nur zu entsprechenden **Verkehrsströmen** – und damit auch im Falle von Verkehrsunfällen zu potentiellen Rettungseinsätzen – sondern bringen auch ein erhöhtes **Risiko z.B. für Badeunfälle oder andere Einsätze von Rettungskräften und Feuerwehren** mit sich.

Zusammenfassend wird aus den vorgenannten Gründen die Herstellung eines höhenun- gleichen Ersatzbauwerks für den derzeit höhengleichen Bahnübergang in Göhl weiterhin als geboten angesehen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Sibylle Kiemstedt

B Stellungnahme zu den schalltechnischen Untersuchungsteilen
Dipl.-Ing. Popp, LÄRMKONTOR GmbH

Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg – Lübeck – Puttgarden

Stellungnahme zu den schalltechnischen Untersuchungsteilen 1 bis 3

– **Planfeststellungsabschnitt 4**

Stadt Oldenburg in Holstein

Auftraggeberin:

Stadt Oldenburg in Holstein
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Auftragnehmerin:

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststr. 13b
22767 Hamburg

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Christian Popp
Vors. des Beirats der LÄRMKONTOR GmbH

Projektnummer:

LK 2021.248

Hamburg, 18. Oktober 2021

Inhalt

1	Kurzzusammenfassung	3
1.1	Teil 1: Betriebsbedingte Schallimmissionen	3
1.2	Teil 2: Verkehrslärm-Beitrag zur UVS	3
1.3	Teil 3: Baulärm	3
2	Vorbemerkung	5
3	Teil 1: Betriebsbedingte Schallimmissionen	6
3.1	Erläuterungsbericht – allgemeiner Teil	6
3.2	Erläuterungsbericht – Auswertung der Schutzfälle	8
3.3	Zusammenfassung – Lärmschutzkonzept für Oldenburg	12
4	Teil 2: Verkehrslärm in der Umweltverträglichkeitsstudie	15
5	Teil 3: Baulärm	16
5.1	Kurzzusammenfassung	16
5.2	Erläuterungsbericht	16

1 Kurzzusammenfassung

Das schalltechnische Gutachten stellt auf die Situation vor dem Bundestagsbeschluss zum übergesetzlichen Lärmschutz ab. Somit verbleiben ungelöste Schutzfälle im Bereich der Stadt Oldenburg in Holstein. Auf diesen Bereich beschränkt sich diese Stellungnahme¹, weil die Gemeinde Göhl signalisiert hat, in der jetzigen Phase der Planfeststellung keine Unterstützung zu benötigen².

1.1 Teil 1: Betriebsbedingte Schallimmissionen

- Die Verknüpfungen im Viewer laufen an vielen Stellen ins Leere oder zu falschen Orten (etwa in Unterlage 18.2.3).
- Die Planunterlagen sind nicht überall aktuell (etwa in der Lindenallee).
- Die Berechnungsergebnisse sind an einigen Stellen nicht plausibel (etwa in der Platanenallee).
- Aus hiesiger Sicht ist die vom Gutachter herangezogene Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht mehr aktuell.
- Eine Kombination aus Besonders überwachtem Gleis (BüG) und Schallschutzwand findet keine Anwendung, obwohl diese Lösung in dem einen oder anderen Fall optimaler sein kann.

1.2 Teil 2: Verkehrslärm-Beitrag zur UVS

Dieser Beitrag stützt sich im Wesentlichen auf die Ausführungen des Teils 1 zu den betriebsbedingten Schallimmissionen.

Unter lärmtechnischen Gesichtspunkten ist die Umweltverträglichkeitsstudie für die Betroffenen in Oldenburg in Holstein aber nur von sehr untergeordneter Bedeutung.

1.3 Teil 3: Baulärm

- Die Emissionsansätze sind größtenteils schlüssig – bei der besonders lärmintensiven Ramme ist jedoch fraglich, ob wirklich nur 5 Minuten pro Pfahl benötigt

¹ Grundlage der Stellungnahme sind die per Viewer bereitgestellten Unterlagen.

² E-Mail Amt Oldenburg-Land vom 11. Oktober 2021



werden – anderenfalls würde der Zeitabschlag ggf. nicht so hoch ausfallen, das könnte dann u.U. 5 dB(A) höhere Pegel bedeuten.

- Bei der Bewertung fehlt aus unserer Sicht die zeitliche Komponente für die hohen Belastungen, also wie lange die Gebäude hohen Richtwertüberschreitungen ausgesetzt sind.
- Bei den Lärmschutzmaßnahmen wird das Einbohren der Pfähle anstelle des lautereren Rammverfahrens als nicht durchführbar abgetan. Dies ist kritisch zu hinterfragen, da z.B. die AKN das Bauverfahren mittels Einbohren für Oberleitungsmasten und Lärmschutzwandgründungen im Planfeststellungsverfahren zur S21 angegeben hat.
- Zudem wird hier schon die Abwägung vorweggenommen und der Schlusssatz, dass Maßnahmen zum Lärmschutz nicht angemessen seien kann so pauschal nicht stehen bleiben, da es einige Bereiche mit Überschreitungen von mehr als 5 dB(A) gibt.

2 Vorbemerkung

Hinweis:

Diese Stellungnahme befasst sich ausschließlich mit den Gutachtenteilen zum gesetzlichen Lärmschutz. Die Kernforderungen des Dialogforums zum übergesetzlichen Schutz vor Lärm stellen hier keine Beurteilungskriterien dar.

Es sei an dieser Stelle jedoch bereits daran erinnert, dass auf Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestags vom 2. Juli 2020 zum „Übergesetzlichen Lärmschutz“ schon jetzt feststeht, dass die im Nachfolgenden abgegebene Stellungnahme bei Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen zu überarbeiten sein wird.

Die schalltechnische Untersuchung zum Planfeststellungsabschnitt 4 (PFA 4) der Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung umfasst drei Teilbereiche:

Teil 1: Betriebsbedingte Schallimmissionen

Teil 2: Verkehrslärm in der Umweltverträglichkeitsstudie

Teil 3: Baulärm

Erstellt wurden die Untersuchungen zum Betriebs- und zum Baulärm in ihrer jeweils letzten Fassung am 15. Dezember 2019. Die Umweltverträglichkeitsstudie trägt das Erstellungsdatum 28. Mai 2021. Die Stellungnahme äußert sich zu den drei Untersuchungsteilen jeweils in einem eigenständigen Kapitel.

Der PFA 4 umfasst neben dem zweigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke in Teilbereichen auch den zweigleisigen Neubau der Ortsumfahrung Oldenburg in Holstein. Innerhalb des PFA 4 befinden sich folgende Städte und (Teil-)Gemeinden, die von möglichen Einwirkungen aus Schienenverkehrslärm betroffen sind:

- Stadt Oldenburg i.H.
- Gemeinde Göhl

Diese Stellungnahme beschränkt sich jedoch auf die Aussagen zum Gebiet der Stadt Oldenburg in Holstein, weil die Gemeinde Göhl erklärt hat, zum jetzigen Zeitpunkt keine Unterstützung zu benötigen.

3 Teil 1: Betriebsbedingte Schallimmissionen

Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Untersuchung zum „gesetzlichen Schallschutz“ für das Gebiet der Stadt Oldenburg in Holstein. Maßgeblich werden aller Voraussicht nach jedoch die noch nicht vorliegenden Planfeststellungsunterlagen mit Aussagen zum „übergesetzlichen Schallschutz“ auf Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestags vom 2. Juli 2020 sein.

3.1 Erläuterungsbericht – allgemeiner Teil

In diesem Unterkapitel erfolgen unter der jeweiligen Angabe der Seite im Erläuterungsbericht Anmerkungen und/oder Hinweise zu einzelnen diesen vorangestellten Textpassagen des Erläuterungsberichtes.

3.1.1 Seite 1

Textauszug:

Durch die Untersuchung von Varianten von Schallschutzwänden in Bezug auf Lage und Höhe sowie von Maßnahmen am Gleis (Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung, Besonders überwachtes Gleis (BüG)) werden Wirkung und Kosten des aktiven Schallschutzes geprüft und eine Vorzugsvariante zum Schallschutz vorgeschlagen.

Anmerkung:

Es scheint jedoch so zu sein, dass Kombinationen aus unterschiedlichen Maßnahmentypen nicht maßgeblich in die schalltechnischen Untersuchungen eingeflossen sind. Möglicherweise hätten durch solche Kombinationen einige Schutzfälle mehr gelöst werden können.

3.1.2 Seite 5

Textauszug:

- **Getrennte Berechnung von Straße und Schiene:** Bei der Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen ist zu beachten, dass jeder Verkehrsweg für sich getrennt zu betrachten ist. Es kommt nur auf den Verkehrslärm an, der von dem zu bauenden Verkehrsweg ausgeht. Eine tatsächliche Vorbelastung durch einen anderen Verkehrsweg, z. B. Straße mit Schiene, aber auch Straße/alt mit Straße/neu, findet bei der Bestimmung des maßgeblichen Beurteilungspegels keine Berücksichtigung (Auszug aus [6]).

Die Ermittlung möglicher Lärmschutzansprüche geschieht nach Maßgabe der 16. BImSchV für die Immissionsorte der schützenswerten Bebauung in der Nachbarschaft der Baumaßnahme.

Anmerkung:

Dieser Aufzählungspunkt muss zurzeit immer noch unter dem Vorbehalt gesehen werden, dass das Thema „Gesamtlärbetrachtung“ unter Umständen erneut an die

Bundesregierung (ggf. über den Bundesrat) herangetragen werden soll. Sollte der Bundestag deshalb eine rechtliche Regelung zur Gesamtlärmbetrachtung vor Abschluss des gesamten Planfeststellungsverfahrens für die Schienenhinterlandanbindung etwa im Rahmen einer weiteren Novellierung der 16. BImSchV³ beschließen, müsste diese entsprechend der Bundestags-Drucksache 19/20624 (Kernforderung 1, Absatz a)⁴ umgesetzt werden.

3.1.3 Seite 13

Textauszug:

Über die 16. BImSchV hinausgehend wurde ebenfalls geprüft, wie viele Schutzeinheiten von Beurteilungspegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich größer oder gleich 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts betroffen sind.

Anmerkung:

Das Gutachten nennt eine Gesundheitsgefährdungsschwelle von 70 dB(A) tags und bei 60 dB(A) nachts. Die Lärmwirkungsforschung hält nutzungsunabhängige Werte von 65 dB(A) tags beziehungsweise 55 dB(A) nachts^{5, 6} als „ersten Schritt in Richtung der WHO-Empfehlungen“⁷ für notwendig.

Zudem hat der Bundesverkehrsminister die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen (seit dem 1. August 2020) und an Schienenwegen (mit dem Haushaltsgesetz 2021) für Wohngebiete auf 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts verfügt. In dieser Größenordnung bewegen sich eben auch die den aktuellen Erkenntnissen entsprechenden Festlegungen zu den Schwellenwerten, ab denen eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr auszuschließen ist. Diese wären auch im hier behandelten Planfeststellungsverfahren heranzuziehen.

Darüber hinaus lässt der Erläuterungsbericht offen, was genau geschieht, wenn die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

⁴ <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/206/1920624.pdf>

⁵ Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU), UMWELTGUTACHTEN 2020: Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa

⁶ Brink, M., Lechner, C., Moebus, S., Müller, U., Schreckenberger, D., Seidler, A. (2019): Memorandum. Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit. Ergebnis der MarweinRunde am 21. Februar 2019. Stuttgart. https://vm.badenwuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/PM_Anhang/190222_Laerm_LPK_PM_Anhang_Memorandum_of_Understanding.pdf (26. April 2019).

⁷ WHO (World Health Organization – Regional Office for Europe) (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen: WHO, Regional Office for Europe.

Textauszug:

6.2 Umfang der Prüfung von aktivem Schallschutz

- sämtliche Lärmschutzwände wurden bahnseitig mit hochabsorbierender Ausführung angenommen (keine Reflexionen gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV);

Anmerkung:

Die bahnseitigen Ausführungen der Lärmschutzwände als „hochabsorbierend“ müssen immer dort durch eine beidseitige hochabsorbierende Ausführung ersetzt werden, wo etwa der Schall von anderen Quellen (insbesondere von Straßen) in Richtung betroffener Nutzungen durch die Wände reflektiert werden kann.

3.1.4 Seite 16

Textauszug:

Eine Überprüfung der Beurteilungspegel an der Bebauung unmittelbar östlich und südlich des PFA 4 zeigt, dass sich dort bedingt durch die große Entfernung zur Schienenstrecke keine Ansprüche auf Lärmschutz aufgrund von Emissionen aus dem PFA 4 ergeben. Auf eine detaillierte Darstellung wird verzichtet.

Anmerkung:

Wenn die Beurteilungspegel an den genannten Orten überprüft wurden, dürfen sie auch gerne genannt werden.

3.2 Erläuterungsbericht – Auswertung der Schutzfälle

Der Planfeststellungsabschnitt 4 beginnt an der Grenze des Gebietes der Stadt Oldenburg in Holstein zum Gebiet der Gemeinde Damlos und endet an der Grenze des Gebietes der Gemeinde Göhl zum Gebiet der Gemeinde Heringsdorf. Diese Stellungnahme beschränkt sich auftragsgemäß jedoch allein auf das Gebiet der Stadt Oldenburg in Holstein.

3.2.1 Seite 17

Textauszug:

6.4.2 Teilbereich Nord 1: Bereich Neuschwelbek/Kremsdorf

Dieser Teilbereich liegt nördlich der Schienenstrecke (s. Übersichtsplan der Unterlage 18.3.1.2) und grenzt im Osten an das östliche Ausbauende des PFA 4. Der Teilbereich umfasst die Bebauung der Ortslagen Neuschwelbek (s. Lageplan der Unterlage 18.3.2.8) und Kremsdorf.

Die Bebauung liegt im unbeplanten Außenbereich (Schutzbedürftigkeit eines Misch-/Dorfgebietes).

Anmerkung:

Dieser Teilbereich betrifft ausschließlich die Gemeinde Göhl.

3.2.2 Seite 18

Textauszug:

6.4.3 Teilbereich Nord 2: Bereich Oldenburg i.H. Ost (Rehkamp, Am Voßberg)

Dieser Teilbereich liegt nördlich der Schienenstrecke (s. Übersichtsplan der Unterlage 18.3.1.2) und umfasst im östlichen Teil von Oldenburg i.H. (s. Lageplan der Unterlage 18.3.2.5) die Ortslage Rehkamp sowie das Gewerbegebiet Am Voßberg.

Anmerkung:

In diesem Teilbereich wurden keine zu lösenden Schutzfälle festgestellt.

3.2.3 Seite 18

Textauszug:

6.4.4 Teilbereich Nord 3: Bereich Oldenburg i.H. Mitte

Dieser Teilbereich liegt nördlich der Schienenstrecke (s. Übersichtsplan der Unterlage 18.3.1.1) und umfasst die Bebauung in Oldenburg i.H. zwischen dem Gewerbegebiet Am Voßberg und dem Oldenburger Graben (s. Lagepläne der Unterlage 18.3.2.3 und 18.3.2.4)

Hier liegt überwiegend Wohnbebauung in allgemeinen und reinen Wohngebieten vor. In größerer Entfernung von der Neubautrasse sind auch Mischgebietsnutzungen vorhanden, insbesondere entlang der vorhandenen Schienenstrecke.

...

Mit einer 2 m hohen Lärmschutzwand (Variante V11_1_N3) auf einer Länge von ca. 571 m können alle Schutzfälle gelöst werden, was mit Kosten von insgesamt etwa 1,26 Mio. € bzw. 18.200 € je gelöstem Schutzfall einhergeht.

...

Durch den Verzicht auf den Schutz eines Schutzfalles (Variante V11_2_N3) kann die Lärmschutzwand aus Variante V11_1_N3 um ca. 29 m auf etwa 542 m gekürzt werden. Es verbleibt somit ein Schutzfall nachts. Die Kosten für diese Lärmschutzvariante betragen insgesamt ca. 1,19 Mio. € bzw. 17.500 € je gelöstem Schutzfall.

Für Variante V11_1_N3 ergeben sich im Vergleich zu Variante V11_2_N3 Zusatzkosten von mehr als 60.000 €. Diese Zusatzkosten sind zum Lösen eines Schutzfalles hier nicht verhältnismäßig. Daher wurde auf Grundlage von Variante V11_2_N3 ein Lärmschutzkonzept entwickelt.

Für das Lärmschutzkonzept (Variante LSK_N3) musste aus technischen Gründen die Lärmschutzwand aus Variante V11_2_N3 um ca. 10 m gekürzt werden, wodurch im Lärmschutzkonzept zwei Schutzfälle nachts verbleiben, einer mehr als in Variante V11_2_N3. Für das Lärmschutzkonzept ergeben sich Kosten von insgesamt etwa 1,17 Mio. € bzw. 17.500 € je gelöstem Schutzfall.

Anmerkung:

Durch die Verkürzung der für Vollschutz sorgenden Lärmschutzwand um 29 (!) m will die DB AG die Kosten je Schutzfall um 700 € reduzieren. Hinzu kommt eine weitere Kürzung aus „technischen Gründen“ um 10 m. Durch beide Kürzungen zusammen verbleiben zwei zu lösende Schutzfälle. Ein derart „kleinkariertes“ Vorgehen ist aus Betroffenenperspektive nur schwer nachvollziehbar und wird vermutlich bei der zweiten Auslegung unter Berücksichtigung der Maßnahmen des übergesetzlichen Schallschutzes korrigiert werden.

3.2.4 Seite 20

Textauszug:

6.4.5 Teilbereich Nord 4: Bereich Oldenburg i.H. West

Dieser Teilbereich liegt nordöstlich der Schienenstrecke (s. Übersichtsplan der Unterlage 18.3.1.1) und umfasst die Bebauung in Oldenburg i.H. südwestlich des Oldenburger Grabens (s. Lagepläne der Unterlage 18.3.2.1 und 18.3.2.2) entlang des Sebenter Weges und der Neustädter Straße. Weiterhin liegt hier die Ortslage Lübbersdorferbaum (s. Lageplan der Unterlage 18.3.2.1).

Für die Bebauung entlang der Sebenter Straße und der Neustädter Straße liegt überwiegend eine Nutzung als Gewerbe- und Industriegebiete vor. In größerer Entfernung von den Neubautrassen sind auch Mischgebietsnutzungen vorhanden, insbesondere entlang der vorhandenen Schienenstrecke. Die Bebauung der Ortslage Lübbersdorferbaum liegt im unbeplanten Außenbereich (Schutzbedürftigkeit eines Dorf-/Mischgebietes).

Ohne baulichen Lärmschutz (Variante V0_N4) ist hier ein Schutzfall nachts zu erwarten. Tags werden die jeweiligen Immissionsgrenzwerte überall eingehalten. Die Beurteilungspegel betragen bis zu 64 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts. Beurteilungspegel tags bei 70 dB(A) und mehr bzw. von 60 dB(A) nachts und mehr sind an schutzbedürftiger Bebauung nicht zu erwarten. Räumlich beschränkt sich der Schutzfall auf eine Nutzung im südlichen Bereich des Bruchweges.

...

Für alle untersuchten Maßnahmen liegen die Kosten bei mehr als 170.000 € je gelöstem Schutzfall, was im Vergleich zum erzielten Schutzzweck hier nicht verhältnismäßig ist.

Anmerkung:



Die Aussage im Gutachten der DB AG, für ein Gebäude im Außenbereich aktiven Schallschutz zu dimensionieren, scheint unter der Prämisse „Verhältnismäßigkeit“ im Rahmen des gesetzlichen Schallschutzes plausibel zu sein.

3.2.5 Seiten 20 bis 23

Textauszüge:

6.4.6 Teilbereich Süd 1: Bereich Plügge/Gaazerfelde

Dieser Teilbereich liegt südlich der Schienenstrecke (s. Übersichtsplan der Unterlage 18.3.1.2) und grenzt im Osten an das östliche Ausbauende des PFA 4. Der Teilbereich umfasst die Bebauung der Ortslagen Gaarzerfelde (s. Lageplan der Unterlage 18.3.2.10), Plügge und Giebelberg.

6.4.7 Teilbereich Süd 2: Bereich Göhl

Dieser Teilbereich liegt südlich der Schienenstrecke (s. Übersichtsplan der Unterlage 18.3.1.2) und umfasst die Ortslage Göhl (s. Lagepläne der Unterlagen 18.3.2.8 und 18.3.2.9).

Anmerkung:

Diese Teilbereiche betreffen nur die Gemeinde Göhl.

3.2.6 Seite 23

Textauszug:

6.4.8 Teilbereich Süd 3: Bereich Schwelbek/Oldenburger Bruch

Dieser Teilbereich liegt südöstlich der Schienenstrecke (s. Übersichtspläne der Unterlagen 18.3.1.1 und 18.3.1.2) und umfasst die Ortslagen Schwelbek und Hohenlieth (s. Lageplan der Unterlage 18.3.2.1) sowie vereinzelte Bebauung im Naturschutzgebiet Oldenburger Bruch (s. Lageplan der Unterlage 18.3.2.7).

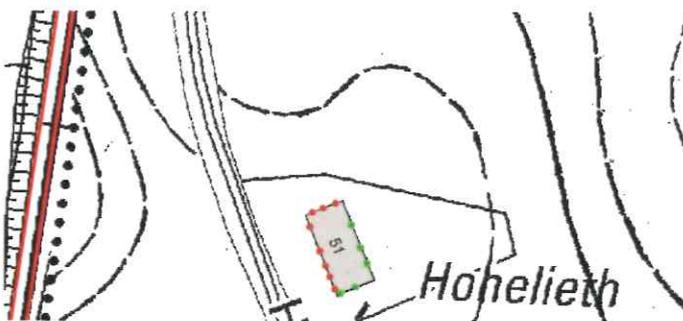
Die Bebauung liegt im unbeplanten Außenbereich (Schutzbedürftigkeit eines Misch-/Dorfgebietes).

...

Um an dem Gebäude die Beurteilungspegel auf unter 60 dB(A) nachts zu senken, ist eine 3 m hohe Lärmschutzwand mit einer Länge von ca. 50 m erforderlich. Dies geht mit Kosten von etwa 110.000 €, was zum Schutz von nur einem Schutzfall nicht verhältnismäßig ist.

Da weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum Schutzzweck nicht verhältnismäßig sind, wird im Teilbereich Süd 3 auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet.

Anmerkung:



Die Aussage, für ein Gebäude im Außenbereich aktiven Schallschutz zu dimensionieren, scheint unter der Prämisse „Verhältnismäßigkeit“ im Rahmen des gesetzlichen Schallschutzes plausibel zu sein, auch wenn die Beurteilungspegel hier nachts über dem Schwellenwert von 60 dB(A) liegen.

3.3 Zusammenfassung – Lärmschutzkonzept für Oldenburg

3.3.1 Lärmschutzkonzept

Textauszug:

6.4.10 Lärmschutzkonzept

Ausgehend von den obigen Ausführungen wurde auf Grundlage der Variante V11_2 ein Lärmschutzkonzept entwickelt (Variante LSK). Aus sicherheitstechnischen Aspekten kommt es in der Variante LSK im Vergleich zur Variante V11_2 zu geringfügigen Anpassungen. Diese werden im Folgenden bei der Dimensionierung der Lärmschutzwände und der zugehörigen Kosten beachtet. Zur Abwägung des Lärmschutzkonzeptes sind diese technischen Änderungen nicht maßgebend. Die zusammenhängenden Bebauungsgebiete in Oldenburg i.H. und Göhl werden wie folgt geschützt:

- Lärmschutzwand im Bereich Oldenburg i.H. (LSW L 01 – Oldenburg) nördlich der Schienenstrecke 1100 mit einer Höhe von 2,0 m auf einer Länge von etwa 532 m (Bau-km 152,540 bis Bau-km 153,072, bahnlinks);

Anmerkung:

Für das Gebiet der Stadt Oldenburg i. H. verbleiben mit der Umsetzung des Lärmschutzkonzeptes nach Unterkapitel 3.2 einige ungelöste Schutzfälle.

3.3.2 Unterlage 18.2.3 – Restansprüche auf passiven Lärmschutz aus Schienenverkehrslärm

Auszug:

Stadt/ Gemeinde	Adresse (Straße/Haus-Nr.)	Immissions- grenzwert (16. BImSchV) (dB(A))		Beurteilungspegel im Prognose-Planfall (Lärmschutzkonzept), höchster Pegel (dB(A))	
		tags	nachts	tags	nachts
<i>Ansprüche aus Schienenverkehrslärm</i>					
Göhl	Bahnhofstraße 18	64	54	59	58
Göhl	Edisonstraße 2	64	54	74	72
Göhl	Edisonstraße 4	64	54	73	72
Göhl	Edisonstraße 4b_4d	64	54	69	68
Göhl	Edisonstraße 6b	64	54	67	65
Göhl	Neukoppel 10, Geb. 1	69	59	64	63
Göhl	Neukoppel 10, Geb. 2	69	59	66	65
Göhl	Neuschwelbek 2	64	54	61	60
Göhl	Neuschwelbek 3	64	54	70	69
Göhl	Schleswagweg 12	59	49	51	50
Göhl	Schulgarten 1, Geb. 1	64	54	60	59
Göhl	Schulgarten 2	64	54	59	58
Göhl	Schulgarten 4	64	54	59	57
Göhl	Schulgarten 5	64	54	73	71
Oldenburg i.H. (Stadt)	Im Dreieck, Geb. 1	69	59	65	64
Oldenburg i.H. (Stadt)	Im Dreieck, Geb. 2	69	59	67	66
Oldenburg i.H. (Stadt)	Meiereiweg, Geb. 1¹⁾	64	54	59	58
Oldenburg i.H. (Stadt)	Platanenallee 19b	59	49	51	50
Oldenburg i.H. (Stadt)	Platanenallee 21	59	49	51	50
Oldenburg i.H. (Stadt)	Sebenter Weg 37 bis 39, Geb. 1	69	59	61	60
Oldenburg i.H. (Stadt)	Sebenter Weg 41, Geb. 2	69	59	64	63
Oldenburg i.H. (Stadt)	Sebenter Weg 51	64	54	62	61

¹⁾ Nach aktueller Ortsbesichtigung (August 2020) liegt keine schutzbedürftige Nutzung vor.

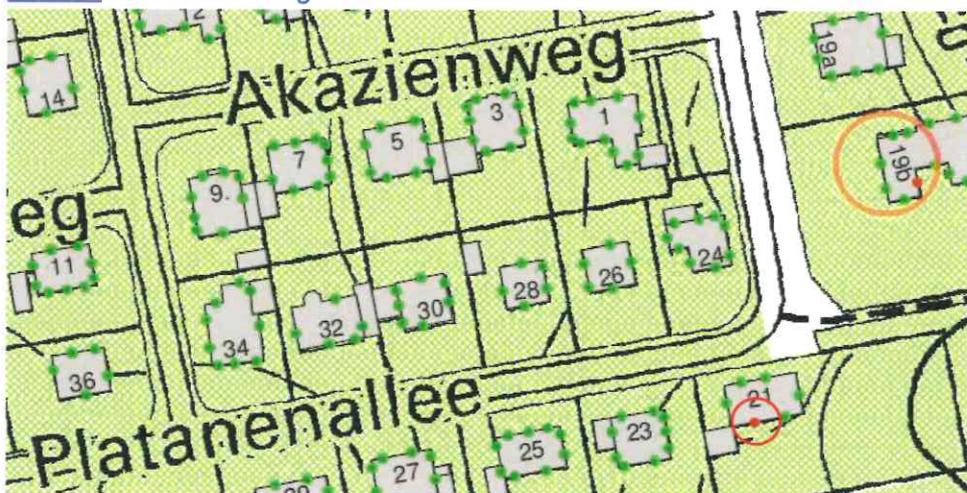
Anmerkung:

Laut Gutachten der DB AG verbleiben in Oldenburg i. H. acht zu lösende Schutzfälle (siehe vorstehende Tabelle), die aus hiesiger Sicht wie folgt kommentiert werden:

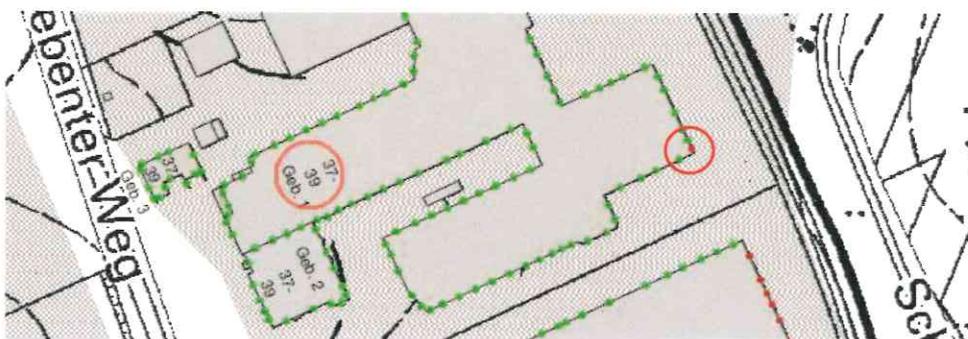
- Bei den Gebäuden 1 und 2 der Straße „Im Dreieck“ handelt es sich um Gewerbebauten ohne erkennbare Wohnnutzung. Das gilt wohl auch für das Gebäude 2, Sebenter Weg 41.



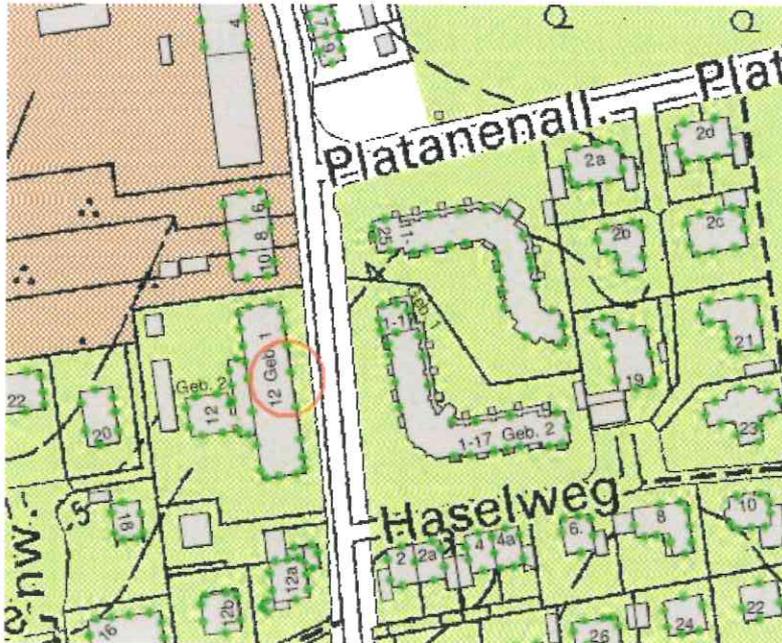
- Die Schutzfälle auslösenden Immissionspegel der Gebäude Platanenallee 19b und 21 sind aus hiesiger Sicht nicht nachvollziehbar.



Das gilt auch für einen Immissionspunkt des Gebäudes 1, Sebenter Weg 37/39.



- Das Gebäude 1 im Meiereiweg lässt sich über die Verknüpfung nicht auffinden oder verweist auf das falsche Gebäude:



4 Teil 2: Verkehrslärm in der Umweltverträglichkeitsstudie

Dieser Beitrag stützt sich im Wesentlichen auf die Ausführungen des Teils 1 zu den betriebsbedingten Schallimmissionen. Ergänzend erfolgt eine Betrachtung der schalltechnischen Auswirkungen auf Basis der DIN 18005 (und ihres Beiblattes 1).

Auszug:

5.1 Methodik Auswirkungsprognose und Variantenvergleiche

Wirkfaktor	Wirkzone/Wirkungsintensität/ potenziell betroffene Schutzgüter
Lärm/Erschütterungen (Schutzgut Mensch)	Wirkzone/Wirkintensität: Einzelfallspezifische Beurteilung auf Grundlage spezieller Schall- und Erschütterungsgutachten, inwieweit die Vorgabe der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) bzw. der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“) eingehalten werden.

Anmerkung:

Für die Ermittlung der Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie werden noch die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90“ herangezogen, obwohl mit den RLS-19⁸ seit März 2021 eine aktuellere Richtlinienversion in Kraft ist.

Auszug:

4.1 Schutzgut Menschen, Teilaspekte Wohnen, Wohnumfeld und Erholen

- Zur Minderung von Lärmbelastigungen sind in Teilbereichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes erforderlich. Lärmschutzwände werden für ein Wohngebiet von Oldenburg i. H. und in Göhl geplant.
- Beschränkung der lärmintensiven Arbeiten, soweit dies möglich ist, auf den Tageszeitraum. Im Neubauabschnitt vollständiger Verzicht auf Nachtbauarbeiten. Falls lärmintensive Arbeiten im Nachtzeitraum unvermeidlich sind, sind diese auf ein Minimum zu begrenzen. Insbesondere sind Ramm- und Abbrucharbeiten im Nachtzeitraum zu vermeiden.
- Prüfen, inwieweit Baugeräte und Bauverfahren mit besonders geringen Schallemissionen eingesetzt werden können. Bei vorgesehenen Rammarbeiten ist zu überprüfen, ob je nach Baugrund stattdessen ein deutlich lärm- und erschütterungsärmeres Pressverfahren möglich ist (abhängig vom Baugrund).

Anmerkung:

Hier wird sehr verkürzt wiedergegeben, was in den Teilen 1 und 3 geschrieben wird.

Zusammenfassung:

Unter lärmtechnischen Gesichtspunkten ist die Umweltverträglichkeitsstudie für die Betroffenen in Oldenburg in Holstein nur sehr untergeordneter Bedeutung.

⁸ VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698

5 Teil 3: Baulärm

5.1 Kurzzusammenfassung

- Die Emissionsansätze sind größtenteils schlüssig – bei der besonders lärmintensiven Ramme ist jedoch fraglich, ob wirklich nur 5 Minuten pro Pfahl benötigt werden – anderenfalls würde der Zeitabschlag ggf. nicht so hoch ausfallen, das könnte dann u.U. 5 dB(A) höhere Pegel bedeuten.
- Bei der Bewertung fehlt aus unserer Sicht die zeitliche Komponente für die hohen Belastungen, also wie lange die Gebäude hohen Richtwertüberschreitungen ausgesetzt sind.
- Bei den Lärmschutzmaßnahmen wird das Einbohren der Pfähle anstelle des lautereren Rammverfahrens als nicht durchführbar abgetan. Dies ist kritisch zu hinterfragen, da z.B. die AKN das Bauverfahren mittels Einbohren für Oberleitungsmasten und Lärmschutzwandgründungen im Planfeststellungsverfahren zur S21 angegeben hat.
- Zudem wird hier schon die Abwägung vorweggenommen und der Schlusssatz, dass Maßnahmen zum Lärmschutz nicht angemessen seien, kann so nicht stehen bleiben, da es einige Bereiche mit Überschreitungen von über 5 dB(A) gibt.
- Wenn der Vorhabenträger nicht plant, Arbeiten in der Zeit zwischen 20:00 Uhr abends und 7:00 Uhr morgens durchzuführen, warum sagt er dies nicht verbindlich zu. Dann würde auch die Ersatzunterbringung von Betroffenen, „wenn die nächtliche Lärmbeeinträchtigung unzumutbar wird“, nicht anfallen.

5.2 Erläuterungsbericht

5.2.1 Seite 6

Textauszug:

4.2 Bauablauf

Für die Durchführung der Baumaßnahmen erfolgt eine Sperrung der vorhandenen Eisenbahnstrecke.

Anmerkung:

Ortskundigen Oldenburgern könnte sich hier möglicherweise die Frage aufdrängen, warum der Rückbau der vorhandenen Bahnstrecke zeitgleich mit dem Neubau erfolgen muss.

Textauszug:

4.3 Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen

Gegenüber den anderen Bauarbeiten für den Gleisbau ist bei der Herstellung der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen mit vergleichbaren oder geringeren Lärmemissionen zu rechnen, so dass auf eine gesonderte Beurteilung verzichtet werden kann. Die Baustellenverkehre auf den Baustraßen werden jedoch in den jeweiligen Lastfällen entsprechend berücksichtigt.

Anmerkung:

Dies kann aber bedeutsam für die Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung sein, da es für die Abwägung wichtig zu wissen ist, über welchen Zeitraum die Anwohner betroffen sind.

5.2.2 Seite 8

Textauszug:

4.7 Oberleitungsmasten

Als Rammgerät für die Rammgründungen ist vom Einsatz einer Deselexplosionsramme auszugehen, was das bahnübliche Standardbauverfahren darstellt. Es ist davon auszugehen, dass je Pfahl etwa 45 Minuten Bauzeit anzunehmen sind. Dabei kann die effektive Rammzeit erfahrungsgemäß mit etwa 5 Minuten pro Gründungspfahl abgeschätzt werden. Die übrige Zeit wird für Makelarbeiten benötigt (Aufnehmen und Justieren der Pfähle, Umsetzen des Rammgeräts etc.).

Für den Tagesabschnitt wird davon ausgegangen, dass etwa 12 Gründungen durchgeführt werden, so dass sich eine Einsatzzeit der Deselexplosionsramme von etwa 1 Stunde ergibt.

Anmerkung:

Dies ist kritisch zu hinterfragen. Bei mehr als 2,5 Stunden Rammzeit insgesamt, also beispielsweise 15 Minuten Rammzeit pro Pfahl, würde der Zeitabschlag nach der AVV Baulärm⁹ nämlich nicht 10 sondern nur 5 dB(A) betragen!

5.2.3 Seiten 8 und 9

Textauszug:

4.8 Gründung Lärmschutzwand und Brückenbauwerk

Als Rammgerät wird vom Einsatz einer Hydraulikschlagramme ausgegangen. Es ist davon auszugehen, dass je Pfahl etwa 45 Minuten Bauzeit anzunehmen sind. Dabei kann die effektive Rammzeit erfahrungsgemäß mit etwa 5 Minuten pro Gründungspfahl abgeschätzt werden. Die übrige Zeit wird für Makelarbeiten benötigt (Aufnehmen und Justieren der Pfähle, Umsetzen des Rammgeräts etc.).

Für den Tagesabschnitt wird davon ausgegangen, dass etwa 12 Gründungen durchgeführt werden, so dass sich eine Einsatzzeit der Ramme von etwa 1 Stunde ergibt.

⁹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm– Geräuschemissionen – vom 19. August 1970 (Beil. zum BAnz. Nr. 160)

Im Hinblick auf die Lärmbelastung sind die maßgebenden Arbeiten durch den Einsatz der Ramme gegeben. Weitere Baugeräte sind demgegenüber von untergeordneter Rolle und tragen nicht relevant zum Gesamtbeurteilungspegel bei, sodass sie im Folgenden nicht weiter betrachtet werden.

Anmerkung:

Auch dies ist kritisch zu hinterfragen. Bei mehr als 2,5 Stunden Rammzeit insgesamt, also beispielsweise 15 Minuten Rammzeit pro Pfahl, würde der Zeitabschlag nach der AVV Baulärm nämlich nicht 10 sondern nur 5 dB(A) betragen!

Und: Es mag zwar sein, dass die „maßgebenden Arbeiten durch den Einsatz der Ramme“ erfolgen. Dennoch ist es für die Betroffenen bedeutsam, was in den Pausen zwischen den Rammeinsätzen passiert.

5.2.4 Seite 10

Textauszug:

Aufgrund des fortschreitenden Bauverlaufs ist hier von einer „Wanderbaustelle“ auszugehen. Dabei werden für die Bauarbeiten der Lastfälle 1 bis 6 sieben verschiedene räumliche Teilabschnitte unterschieden, die der jeweiligen schutzbedürftigen Bebauung am nächsten liegen. Die Länge der Teilabschnitte wurde zu etwa 200 Meter gewählt.

Anmerkung:

Hierbei wurde nicht beachtet, dass auch Einflüsse der jeweils benachbarten Abschnitte zu berücksichtigen sind. Es stellt sich zudem die Frage, warum die „wandernden Abschnitte“ nur 200 m lang sind.

5.2.5 Seiten 13 und 14

Textauszüge:

- Bereich südliches Gewerbegebiet, Sebenter Weg:
Im Lastfall 1 ist an einem Gebäude am Ende des Sebenter Weg etwa 50 m von der Trasse entfernt mit Beurteilungspegeln von bis zu etwa 75 dB(A) zu rechnen (Position 1). An Position 2 können am letzten Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite Beurteilungspegel von etwa 65 dB(A) auftreten. Ansonsten wird der Immissionsrichtwert für Gewerbe von 65 dB(A) überall eingehalten.
- Bebauung nördlich der Bestandsstrecke in Oldenburg i.H.:
Durch den Rückbau der Bestandsgleise (Lastfall 7) sind im Nahbereich des Baufeldes Beurteilungspegel von bis zu etwa 80 dB(A) nicht auszuschließen. Somit werden die jeweils geltenden Immissionsrichtwerte tags deutlich überschritten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die lärmintensiven Bauarbeiten mit Trennschleifer und Portal-kran nur wenige Tage andauern werden.

Anmerkung:

So deutliche Überschreitungen der maßgeblichen Beurteilungspegel bedürfen mehr

als der lakonischen Erklärung, dass diese Arbeiten „nur wenige Tage andauern werden“.

5.2.6 Seiten 17

Textauszug:

- Bauverfahren: Durch Auswahl eines lärmarmen Bauverfahrens ist teilweise bereits bei der Planung und Ausschreibung eine Minimierung der Belastungen aus Baulärm möglich.
Für die Einbringung der Oberleitungsmastgründung (Lastfall 4) ist aus Stabilitätsgründen für den späteren Betrieb der Bahnstrecke das Verfahren mit einer Schlagramme vorgeschrieben. Das für den Einsatz vorgesehene Gerät entspricht den Vorgaben der DB AG. Darüber hinaus ist das gewählte Verfahren der Einrammung anderen Verfahren vorzuziehen, um einen schnellen Baufortschritt zu gewährleisten. Dies ist notwendig, um die erforderliche Einschränkung des Schienenverkehrs auf der Strecke zeitlich auf das Mindestmaß zu beschränken. Das Vorbohren und Stellen der Gründungen ist im vorliegenden Fall aufgrund der geringen Länge des Rammguts (im Mittel 6 m) nicht zielführend, da die letzten Meter ohnehin nachgerammt werden müssen, um die Standsicherheit zu gewährleisten. Zudem würde sich durch das zusätzliche Vorbohren die benötigte Arbeitszeit pro Gründung deutlich erhöhen.

Anmerkung:

Die AKN Eisenbahn GmbH nimmt die Gründung der Oberleitungsmasten mittels sehr viel leiserer Drehbohrung vor! Auch die Lärmschutzwände werden von der AKN mittels Drehbohrung gegründet! Warum soll das in Oldenburg nicht auch gehen?

5.2.7 Seiten 19

Auszug:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund des sowohl räumlich als auch zeitlich begrenzten Umfangs von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm weitergehende Maßnahmen zum Lärmschutz nicht angemessen sind.

Anmerkung:

Das stimmt so pauschal nicht! In Bereichen mit einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte von 5 dB(A) und mehr sind sehr wohl Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen!

Auszug:

- Der Vorhabenträger wird bei Nachtbauarbeiten den betroffenen Anwohnern nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses Ersatzwohnraum anbieten, wenn die nächtliche Lärmbeeinträchtigung unzumutbar wird.

Anmerkung:

Wenn der Vorhabenträger nicht plant, Arbeiten in der Zeit zwischen 20:00 Uhr abends und 7:00 Uhr morgens durchzuführen, warum sagt er dies nicht verbindlich zu. Dann würde auch die Ersatzunterbringung von Betroffenen, „wenn die nächtliche Lärmbeeinträchtigung unzumutbar wird“, nicht anfallen.

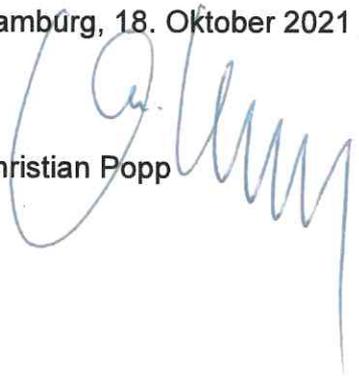
6 Gesamtfazit

Insgesamt sind die Gutachtenteile handwerklich nur in weniger schwerwiegenden Details zu beanstanden.

Es wird zu prüfen sein, ob die in dieser Stellungnahme angesprochenen Punkte in der Zweitauslegung der Planfeststellungsunterlagen – die den Vollschutz (es verbleiben keine Schutzfälle mehr, die passiv zu lösen sind) zum Gegenstand haben – Berücksichtigung gefunden haben werden.

Hamburg, 18. Oktober 2021

Christian Popp



**C Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr Oldenburg in Holstein
Herr André Hasselmann, Gemeindeführer**



Freiwillige Feuerwehr Oldenburg in Holstein -Der Gemeindeführer-



FF Oldenburg i.H., Pf. 1361, 23753 Oldenburg i.H.

Oldenburg i.H., den 20/10/2021

Stadt Oldenburg in Holstein
Fachbereich 4
Städtebau, Stadtentwicklung und Stadtplanung
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Stellungnahme der FW Oldenburg zur PFA 4 der FBQ

Sehr geehrter Herr Gabriel,

die Stellungnahme der Feuerwehr Oldenburg zum Planfeststellungsverfahren DB Hinterlandanbindung der FBQ erfolgt nach Durchsicht der einsatztaktisch relevanten Planungsunterlagen der eingereichten Bauvorlagen zum Planfeststellungsabschnitt 4 , Bau- Km 150,752 – Bau-Km 157,055 für die Stadt Oldenburg in Holstein.

Die Feuerwehr Oldenburg nimmt entsprechend der eingereichten Unterlagen wie folgt Stellung:

Für die detaillierte und fachgerechte Stellungnahme der Feuerwehr sind bemaßte und plangrafisch ausführliche Planunterlagen der Rettungszugänge **4.1. – 4.6.** erforderlich, aus denen die einsatztaktisch relevanten Infrastrukturen insbesondere der Flucht- u. Rettungswege sowie der Angriffswege und den entsprechenden Feuerwehrflächen gemäß der DIN 14090 eindeutig hervorgehen.

Zufahrten für die Feuerwehr und Rettungsdienste zu den Rettungszugängen 4.1. – 4.6. in dem Baukilometern 150,752 – 157,055

Aus einsatztaktischer Sicht sind für die Feuerwehr vom öffentlichen Weg aus Zu – und Durchfahrten zu den Rettungszugängen 4.1. – 4.6. auszuführen. Vor den

Gemeindeführer
André Hasselmann
Weidenkamp 26
23758 Oldenburg in Holstein
☎: 04361/626097 (priv.)
0176-23830861

✉ e-mail : andre.silja@freenet.de

☎: 04361/624120 (dienstl.)
☎ Fax: 04361/80576 (dienstl.)

✉ e-mail : Andre.Hasselmann@AG-oldenburg.landsh.de (dienstl.)

stv. Gemeindeführer
Andreas Maeke
Krickweg 2
23758 Oldenburg in Holstein
☎: 04361/4202 (priv.)
0157-84958889

✉ e-mail : Amaeke@t-online.de

☎: 04361/624-149 Dienst

✉ e-mail Webmaster:
kontakt@ff-oldenburg.de

Internet:
www.ff-oldenburg.de

Bankverbindung:
Sparkasse Holstein
BLZ 213 522 40
Kto.-Nr. 51.006.831
IBAN: DE16 2135 2240 0051 0068
31

Feuerwehrgerätehaus
Ringstraße 5
23758 Oldenburg in Holstein

☎: 04361/7863

Stadt Oldenburg i.H.
-Der Bürgermeister-
Bürgerbüro
Markt 1
23758 Oldenburg i.H.

☎: 04361/498-120
☎ Fax: 04361/498-200

✉ e-mail :
Dennis.Carlson@Stadt-Oldenburg.landsh.de

Rettungszugängen sind dazugehörigen Feuerwehrbewegungsflächen für die Entwicklungsmöglichkeit der Einsatzkräfte einzuplanen. Die genannten Feuerwehrflächen sind den entsprechenden Rettungszugängen zuzuordnen und gemäß den geltenden Bauordnungsrecht und der DIN 14090 auszuführen, zu kennzeichnen und ständig freizuhalten.

Die Kurvenradien und Zufahrtsbreiten sowie die Tragfähigkeit der Feuerwehrflächen sind gemäß der „DIN 14090“ nachzuweisen und auszuführen. Die Kennzeichnung der Feuerwehrzufahrten zu den Rettungspunkten muss von dem öffentlichen Weg aus für die Einsatzkräfte sichtbar sein.

Die Feuerwehrzufahrten zu den Rettungspunkten sind für einen Begegnungsverkehr auszulegen, d.h. eine Zweispurigkeit der Feuerwehrzufahrten ist mindestens erforderlich. Das bedeutet, dass anrückende Einsatzkräfte ungehindert an den Rettungspunkt anfahren können und die gleichzeitig abrückenden Rettungskräfte (Rettungswagen mit verletzten Personen) den Rettungspunkt ungehindert verlassen können. Die Ausführung der Zufahrten mit Haltebuchten bei einer Einspurigkeit der Fahrbahn ist nicht aus hiesiger Sicht nicht praktikabel und behindert den reibungslosen Einsatzablauf.

Die Feuerwehrflächen direkt vor den Rettungspunkten sind mit einem Wendekreis für Feuerwehrfahrzeuge auszuführen. Zusätzlich sind Feuerwehrbewegungsflächen gemäß der DIN 14090 vor den Rettungspunkten für einen reibungslosen Rettungseinsatz erforderlich. Bewegungsflächen sind nicht überbaute befestigte Flächen auf einem Gelände, die mit der öffentlichen Verkehrsfläche direkt oder über Feuerwehrzufahrten in Verbindung stehen. Die Bewegungsflächen dienen dem Aufstellen von Feuerwehrfahrzeugen, der Bereitstellung der den Fahrzeugen entnommenen Geräte, der Entwicklung von Rettungs- und Löscheinsätzen. Feuerwehrbewegungsflächen sind so anzuordnen, dass sie zwar außerhalb des inneren Gefahrenbereiches liegen, die Entfernung zu Angriffswegen, Rettungswegen, und Wasserentnahmeeinrichtungen aber möglichst klein bleiben. Die Bewegungsfläche ist so zu bemessen, dass für jedes nach Alarmplan vorzusehende Fahrzeug eine Fläche von mindestens 7 m x 12 m zur Verfügung steht. Neu geplante und umgestaltete Straßen, Wege, Brücken, Rampen und Überführungen sind so zu planen, dass diese für Feuerwehrfahrzeugen genutzt werden können. Die Ausmaße sowie die Bauwerks – und Brückenbelastungen sind entsprechend dem baurechtlich und straßenplanerischen geltenden Bestimmungen und technischen Regeln auszuführen.

Notzugänge zu der Gleisanlage und den Lärmschutzwänden.

An dem jeweiligen Rettungspunkten sind die Notzugänge zu der Gleisanlage und zu den Lärmschutzwänden so auszuführen, dass eine ungehinderte Rettung von Verletzten mit Rettungstragen, der Transport von schwerem feuerwehrtechnischen Gerät sowie eine ungehinderte Brandbekämpfung stattfinden kann. Die Maße von Zugängen, Treppenanlagen sowie Lauframpen sind für den Feuerwehreinsatz so zu erstellen, dass dieser ohne Behinderungen zügig ausgeführt werden kann. Die Zuwegungen auf dem Gelände frei von Hindernissen zu halten. Für die Feuerwehr müssen die Zuwegungen eindeutig erkennbar auf dem Gelände geführt werden und gekennzeichnet sein. Die angesprochenen Zuwegungen zu den Notzugängen

werden im Einsatzfall als Angriffswege und Rettungswege für die Feuerwehr oder als Selbstrettungswege für die Personenzuginsassen genutzt.

Auf der Gleisanlage besonders im Bereich der Lärmschutzwände sind die Rettungswege so auszuführen, dass Personen aus den Zügen, die sich selbst retten, nicht den Rettungsangriff der Feuerwehr behindern.

Transport von Verletzten und feuerwehrtechnischen Gerät auf der Gleisanlage

Zwischen den geplanten Rettungspunkten und dem Schadensort sind im Einsatzfall für die Rettungskräfte mehrere hundert Metern zurückzulegen. Um eine zeitgerechte Rettung verunfallter Zuginsassen zu gewährleisten, muss der Transport der verletzten Zuginsassen aufgrund der Unwegsamkeit des Gleiskörpers mit Rettungsloren erfolgen. Gleichzeitig dienen diese Rettungsloren auch für den Transport von feuerwehrtechnischen Gerät zur Schadensstelle. Seitens der DB Netz AG werden schon Rettungsloren für das Einsatzgeschehen bereitgestellt. Aufgrund der großen Anzahl von Zuginsassen (ca. 600 Personen) ist der Bestand an Rettungsloren auf ein erhebliches Maß zu erweitern. Diese sollten einsatztaktisch an der Bahnstrecke verteilt sein und im Einsatzfall schnell dem Schadensort zugeführt werden. Eine Poolbildung der Rettungsloren sollte geprüft werden.

Löschwasserversorgung an den Rettungszugängen sowie an dem Haltepunkt Oldenburg in Holstein.

Für einen zielgerichteten und effektiven Rettungs – und Löscheinsatz bei einer Feuermeldung in einem Personen – oder Güterzuges ist die mitgeführte Wassermenge auf den Löschfahrzeugen, die je nach den Fahrzeugtypen unterschiedlich sind, nicht ausreichend. Durch die Abstände der Rettungspunkte zueinander muss zum Erreichen der Brandstelle eine größere Anzahl an Schlauchleitungen ausgelegt werden. Zum Befüllen dieser Schlauchleitungen ist schon eine erhebliche Menge an Löschwasser erforderlich. Somit wäre bei Nutzung der Löschwassertanks der Fahrzeuge nicht genügend Löschwasser am Strahlrohr über einen bestimmten Zeitraum vorhanden, um eine gezielte Brandbekämpfung oder Menschenrettung in den Personenzug durchzuführen. Aus hiesiger Sicht ist die Sicherstellung der Löschwasserversorgung an den jeweiligen Rettungspunkt durch eine Löschwasserentnahmestelle (Unterflurhydrant) in Anlehnung an das Arbeitsblatt W 405 des DVGW erforderlich.

Erdung der Oberleitung entlang der Bahntrasse

Die Erdung der Oberleitung entlang der Bahntrasse sollte im Schadensfall von der DB AG ausgeführt werden. Eine zusätzliche mögliche Variante wäre, dass von Vorort befindlichen größeren Feuerwehren die Erdung durchgeführt werden kann. Diese Variante hat den einsatztaktischen Vorteil, dass die Rettungsmaßnahmen ohne einen erheblichen Zeitverzug beginnen können. Bei größeren Feuerwehren wird durch die höhere Anzahl der ausgebildeten Kräfte eine breitere Verfügbarkeit erreicht. Verschiedene Feuerwehren in Schleswig – Holstein sind schon in der Erdung von Oberleitungen geschult worden. Eine Schulung der Feuerwehren in der Thematik „Oberleitungserdung“ ist seitens der DB Netz AG erforderlich. Die theoretischen und praktischen Inhalte der Schulung sollten auch in regelmäßigen Abständen in Fortbildungsveranstaltungen vertieft werden. Praktische Übungsanlagen sind ortsnah vorzuhalten.

Bahnübergang (BÜ) Sebenter Weg

Die Problematik des BÜ Sebenter Weg bezüglich der Wegkreuzung Straße/Schiene und der damit verbundenen Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Hilfsfristen der Rettungsdienste und Feuerwehren ist in einem Antwortschreiben der Stadtverwaltung vom 09.06.2021 mit den entsprechenden Stellungnahmen der Hilfsorganisationen beantwortet worden. Die Stellungnahme der Feuerwehr Oldenburg hat weiterhin Bestand

Sicherung der Zufahrtsmöglichkeiten während der Bauphase

Die gesamten Zufahrtsstraßen und Wege zu den unterschiedlichen Objekten und Gebäuden im gesamten Einsatzgebiet der Feuerwehr Oldenburg sind während der Bauphase gesamte Bauzeit sicherzustellen. Änderungen während der Bauphase sind mit der zuständigen Feuerwehr Oldenburg sowie mit der Ordnungsbehörden abzusprechen. Eventuelle Kompensationsmaßnahmen sind auszuführen.

Wetter -, verkehr - und vegetationsbedingte Sicherung der Zufahrtsmöglichkeiten

Die Zugänglichkeit der Rettungskräfte zu den Rettungspunkten ist zu jederzeit sicherzustellen und darf durch parkende Fahrzeuge, Straßeneinbauten oder Vegetation – und Baumbestand nicht eingeschränkt werden.

Flächen für die Feuerwehr müssen jederzeit uneingeschränkt für die Feuerwehr nutzbar sein. Eine Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr auf Feuerwehrflächen muss ausgeschlossen sein.

Zwingende Voraussetzung ist, dass die Feuerwehrflächen und die Rettungszugänge zu den Gleisanlagen zu jeder Jahres- u. Tageszeit sowie bei Regen, Schnee oder Hitze zugänglich und sicher befahr und begehbar sind.

Die Baumbereiche und Vegetationen sind dauerhaft und wiederkehrend so zurückzuschneiden oder bei Neuanpflanzungen um zu planen, dass die Bewegungsfreiheit der Rettungskräfte gewährleistet ist und die Rettungsarbeiten nicht gefährdet sind.

Feuerwehrübersichtsplan

In einem Übersichtsplan sind für die Feuerwehr die einsatztaktische Infrastruktur der Rettungspunkte wie numerische Kennzeichnung, Anfahrtswege, Löschwasserversorgungen Zugangsmöglichkeiten und Besonderheiten für den Einsatzablauf zu erfassen und darzustellen.

Planung von Bereitstellungsräume für Einsatzkräfte im Stadtgebiet Oldenburg

In der Einsatzvorplanung der Feuerwehr Oldenburg sollten im Vorwege Bereitstellungsräume im Stadtgebiet für die zugeführten Einsatzkräfte von Außerhalb in Absprache mit der städtischen Ordnungsbehörde und der DB Netz AG festgelegt werden.

Feuerwehr - Zufahrten zu den Regenrückhaltebecken

Aus einsatztaktischer Sicht sind vom öffentlichen Weg Feuerwehr Zugänge zu den jeweiligen Regenrückhaltebecken auszuführen. Diese Feuerwehr – Zugänge sind aus Sicht der Feuerwehr erforderlich, damit im Einsatzfall, wie Person im Wasser oder Person auf dem Eis, eine schnelle Entwicklungsmöglichkeit der Einsatzkräfte gewährleistet ist.

Mit freundlichen Grüßen



André Hasselmann
Gemeindewehrführer

D Stellungnahme der Kommunalen Dienste Oldenburg in Holstein

Stellungnahme der Kommunalen Dienste Oldenburg in Holstein zur Schienenhinterlandanbindung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens

07 Bauwerkepläne

07.5 ESTW

4.4.0.HB.GR.H01.001-I_GR

Gem. Unterlagen erhält der Neubau ESTW-A Gebäude Schmutzwasserobjekte. Im Zuge des Bauantragsverfahrens ist bei den Kommunalen Diensten Oldenburg in Holstein ein separater Entwässerungsantrag zu stellen, aus dem die Leitungsverläufe und der Verbleib des anfallenden Schmutz- und Regenwassers zu entnehmen sind.

Im Verfahren wird beschrieben, dass das anfallende Schmutzwasser in eine abflusslose Sammelgrube eingeleitet wird.

Die nächstmögliche Anschlussmöglichkeit an das städtische Abwassersystem liegt ca. 300,00 m entfernt; ein Anschluss im freien Gefälle ist nicht möglich und der Bau einer Hebeanlage sowie einer Druckrohrleitung ist nicht wirtschaftlich darstellbar.

Der Entleerungsintervall der abflusslosen Sammelgrube ist abhängig von den Einleitmengen sowie von der Größe. Die DB Netze zeichnet für eine regelmäßige Füllstandskontrolle sowie eine rechtzeitige Entleerung durch ein Fachunternehmen verantwortlich. Hierüber ist ein Nachweis zu führen und den Kommunalen Diensten Oldenburg in Holstein zu übergeben.

Die gleiche Vorgaben gelten auch für eine WC-Anlage am Bahnhaltepunkt.

11.6 Rückbaupläne

Es sind grundsätzlich die geltenden Vorschriften für den Asphaltstraßenbau einzuhalten.

4.4.0.BU.BR.000.054-II_BR

An dem Bahnübergang Feldhof 511 (Bahn-km 54,779) ist es nicht ausreichend, nur im Gleisbereich die Fahrbahn neu herzustellen, sondern auch im nördlichen und südlichen Bereich der „alten“ Bahntrasse ist der Wegebereich bis zum Anschluss an den Bestand ebenfalls wieder mit Asphalt herzustellen. Der vorhandene Fahrbahnaufbau wurde bei der Sperrung des Bahnüberganges mit entfernt, die Flächen mit Boden und Bewuchs aufgefüllt.

12 Baustelleneinrichtungs- und Erschließungspläne

4.4.0.VA.BS.000.068-II

Bei der Fläche 2022 bei Bau-km 152,3 handelt es sich um eine städtische Fläche (ehemalige Kläranlage). Diese Fläche wird derzeit von den Kommunalen Diensten Oldenburg in Holstein als Zwischenlagerfläche für Grünschnitt- und Oberbodenlagerfläche genutzt; ferner befindet sich auf dieser Fläche ein Erdspeicherbecken, welches jederzeit zugänglich sein muss. Da die Stadt Oldenburg in Holstein ein hohes Maß an Fremdwasser im Schmutzwassernetz bei Starkregen zu verzeichnen hat, dient dieses Erdbecken als Zwischenspeicher für den Fall, dass die Pumpen in der Übergabestation des Zweckverbandes Ostholstein gegen die aufkommenden Schmutzwassermengen aus dem Stadtgebiet nicht mehr weiterfördern können.

4.4.0.VA.BS.000.270-I_BS

Bei der Fläche 2107 handelt es sich um einen Teilbereich des Parkplatzes Milchdamm. Da dieser bei größeren Veranstaltung im Schützenhof voll belegt ist, ist die beabsichtigte in Nutzung zu nehmende Fläche so klein wie möglich zu halten, sie sollte nicht größer als 100,00 m² betragen.

13 Wasserrechtliche Sachverhalte

13.2 Übersicht Entwässerungskonzept

4.4.0.VA.EW.000.066-I

Entwässerungsabschnitt 3

Das anfallende Oberflächenwasser wird auf beiden Seiten in Bahngräben gesammelt, welche in das Regenrückhaltebecken 1 münden. Das dort gesammelte Oberflächenwasser wird über einen „Meliorationsgraben“ in den Hoheliethgraben geleitet (Gew. 1.48).

Im Zuge des Baus des Regenrückhaltebeckens ist der „Meliorationsgraben“ auf gesamter Länge zu räumen und nachzuprofilieren, um einen ungestörten Abfluss zum Gew. 1.48 zu gewährleisten. Das Regenrückhaltebecken verbleibt nach Fertigstellung der neuen Bahntrasse im Eigentum der DB, die für die laufenden Unterhaltungsarbeiten verantwortlich zeichnet.

4.4.0.VA.EW.000.067-II

Entwässerungsabschnitt 4

Die miteinander verbundenen Bahngräben münden in eine Sammelrohrleitung, die den Schwarzen Damm Quert und in das Regenrückhaltebecken 2 entwässert. Der Auslauf aus dem Regenrückhaltebecken 2 mündet in den Hoheliethgraben (Gew. 1.48).

Es ist in dem Erläuterungsbericht nicht näher beschrieben, ob der Auslauf des Regenrückhaltebeckens 2 über einen offenen Graben oder einer Sammelrohrleitung erfolgt, bevor es in das Gew. 1.48 eingeleitet wird.

Die Sammelrohrleitung, in die die beiden Bahngräben münden, das Regenrückhaltebecken 2 sowie der offene Graben/Sammelrohrleitung bis zur Einleitung in das Gew. 1.48 verbleiben im Eigentum der DB, die für die laufenden Unterhaltungsarbeiten verantwortlich zeichnet.

Entwässerung EÜ Oldenburger Bruch / Entwässerungsabschnitt 5

Das anfallende Oberflächenwasser wird durch Abläufe in der Brückentafel gesammelt und einer mitgeführten Sammelrohrleitung zugeführt. Diese wiederum wird durch Fallrohre an den Brückenpfeilern herabgeführt. Das so gesammelte Oberflächenwasser soll dem anstehenden Gelände zugeführt werden. Im weiteren Verlauf der Bahntrasse wird das anfallende Oberflächenwasser über die Dammschulter ebenfalls dem anstehenden Gelände zugeführt.

In beiden Fällen ist zu gewährleisten, dass das anstehende Gelände durch die Zuführung des Oberflächenwassers aus der Bahntrasse nicht zu stark vernässt wird und dadurch eine landwirtschaftliche Nutzung des Geländes nicht mehr möglich ist.

4.4.0.VA.EW.000.069-IV

Entwässerungsabschnitt 6

In diesem Bereich soll das anfallende Oberflächenwasser über einen Bahngraben gesammelt, über einen Übergabe- und Drosselschacht in einen Meliorationsgraben geleitet und über diesen dem Burgtorgraben (Gew. 1.47) zugeführt.

Das Gew. 1.47 ist eines von zwei „Hauptgewässern“, in dem das anfallende Oberflächenwasser aus dem gesamten Gebiet der Stadt Oldenburg in Holstein eingeleitet wird. Durch die zusätzlichen Einleitmengen aus dem Bahntrassenbereich darf es zu keinem Rückstau des Gew. 1.47 führen, da es ansonsten zu einem Rückstau im städtischen Entwässerungssystem und dieses wiederum zu Schäden an den angrenzenden Flächen des Gew. 1.47 sowie der bestehenden Bebauung innerhalb des Stadtgebietes führen kann.

Entwässerungsabschnitt 7

Selbe Thematik wie im Entwässerungsabschnitt 6.

Das Gew. 1.47 ist eines von zwei „Hauptgewässern“, in dem das anfallende Oberflächenwasser aus dem gesamten Gebiet der Stadt Oldenburg in Holstein eingeleitet wird. Durch die zusätzlichen Einleitmengen aus dem Bahntrassenbereich darf es zu keinem Rückstau des Gew. 1.47 führen, da es ansonsten zu einem Rückstau im städtischen Entwässerungssystem und dieses wiederum zu Schäden an den angrenzenden Flächen des Gew. 1.47 sowie der bestehenden Bebauung innerhalb des Stadtgebietes führen kann.

Es ist zu gewährleisten, dass die Drosselschächte, die mit einem Schlammfang ausgebildet sind, regelmäßig gereinigt werden, um deren Funktion dauerhaft zu gewährleisten.

Entwässerungsabschnitt EÜ Burgtorgraben / Entwässerungsabschnitt 8

Siehe hierzu Stellungnahme zu Entwässerungsabschnitt 7

Entwässerungsabschnitt 9

Das in diesem Bereich anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und letztendlich dem Regenrückhaltebecken 3 zugeführt. Aus dem Regenrückhaltebecken 3 wird das Wasser durch eine Sammelrohrleitung bis zur EÜ Bahnsteigzugang Haltepunkt Oldenburg (Holst.) geführt, wo es durch eine Hebeanlage gedrosselt in einen Stauraumkanal und anschließend ebenfalls in den Burgtorgraben (Gew. 1.47) geleitet.

Der Unterzeichner kann sich an dieser Stelle nur wiederholen. Das Gew. 1.47 ist eines von zwei „Hauptgewässern“, in dem das anfallende Oberflächenwasser aus dem gesamten Gebiet der Stadt Oldenburg in Holstein eingeleitet wird. Durch die zusätzlichen Einleitmengen aus dem Bahntrassenbereich darf es zu keinem Rückstau des Gew. 1.47 führen, da es ansonsten zu einem Rückstau im städtischen Entwässerungssystem und dieses wiederum zu Schäden an den angrenzenden Flächen des Gew. 1.47 sowie der bestehenden Bebauung innerhalb des Stadtgebietes führen kann. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen, inwieweit die zusätzlichen Einleitmengen aus dem Bahntrassenbereich Einfluss auf das städtische Entwässerungssystem haben.

Entwässerung SÜ Wirtschaftsweg

Das anfallende Oberflächenwasser soll über die in das angrenzende Gelände abgeleitet werden.

Es ist zu gewährleisten, dass das anstehende Gelände durch die Zuführung des Oberflächenwassers aus den Wirtschaftswegen nicht zu stark vernässt wird und dadurch eine landwirtschaftliche Nutzung des Geländes nicht mehr möglich ist.

Entwässerungsabschnitt 10

Das anfallende Oberflächenwasser soll über die Dammschulter und den Böschungen dem anstehenden Gelände zugeführt.

Es ist zu gewährleisten, dass das anstehende Gelände durch die Zuführung des Oberflächenwassers aus den Wirtschaftswegen nicht zu stark vernässt wird und dadurch eine landwirtschaftliche Nutzung des Geländes nicht mehr möglich ist.

Straßen-/Wegebau

- Viele der Flächen im Bruch werden landwirtschaftlich genutzt, einige u. a. für den Maisanbau, das bedeutet, dass alle Querungen der Bahntrasse ein ausreichend großes Lichtraumprofil aufweisen müssen (mind. 4,00 m Durchfahrtshöhe auf einer Breite von 3,00 m).
- Alle neu anzulegenden landwirtschaftlichen Wege sind mit einer befahrbaren Breite von 4,00 m herzustellen, zzgl. einer befahrbaren Bankettflächen beidseitig von 1,00 m Breite.
- Der neu zu erstellende Verbindungsweg zwischen dem Weg zur Harderwiese und dem Qualser Weg ist in Asphaltbauweise 4,00 m breit mit beidseitiger, 1,00 m breiter befahrbarer Bankettflächen herzustellen. Das gleiche gilt für den neu herzustellenden Verbindungsweg zwischen dem Qualser Weg und dem Milchdamm. Die Entwässerung der Wege ist über neu herzustellende Wegeseitengräben sicherzustellen.
- Der ehemalige Bahnübergang Feldhof ist nach Stilllegung der alten Bahntrasse wieder zu öffnen; alle vorgenommenen baulichen Veränderungen sind zurückzubauen, so dass eine Nutzung des Weges von der Göhler Chaussee wieder möglich ist.
- Für die Errichtung der aufgeständerten Trasse im Bereich des Burgtorgrabens soll dieser umgelegt werden und nach Fertigstellung der Trasse wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden.

Der Umlegungsbereich ist im gleichen Grabenprofil wie der Burgtorgraben selbst herzustellen; die Abflussmengen dürfen im Umlegungsbereich nicht gedrosselt werden. Bei dem Burgtorgraben handelt es sich um einen äußerst wichtigen Vorflutgraben, in dem mehr als das halbe Stadtgebiet das anfallende Oberflächenwasser einleitet. Bei länger anhaltenden Starkregenereignissen stößt der Burgtorgraben bei der Ableitung des Oberflächenwassers teilweise jetzt schon an seine Grenzen, daher muss eine Einengung des Grabenprofils für die „Umleitung“ auf alle Fälle vermieden werden.

- Durch die Haltepunkt Milchdamm wird der landwirtschaftliche Verkehr von diesem verdrängt und muss über den Lerchensegen ausweichen, um über die neu geschaffene Verlängerung des Lerchensegens die Bahntrasse zu unterqueren, um dann parallel zur Bahntrasse in östlicher Richtung zu fahren, um wieder auf den Milchdamm zu kommen. Durch die Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs kommt es zu einer deutlich höheren Belastung des Lerchensegens, daher muss dieser im Zuge Schienenhinterlandanbindung überarbeitet werden, um die zu erwartenden Verkehrsbelastungen aufnehmen zu können.
- Eine Nutzung der Straßen Am Sandkamp, Kremsdorfer Weg sowie Rehkamp als Baustellenzufahrt muss aus Sicht der Kommunalen Dienste Oldenburg in Holstein widersprochen werden. Die Straßen sind für diese Art der Belastungen nicht ausgelegt, das vorhandene Lichtraumprofil reicht nicht aus.

**E Stellungnahme der Behindertenbeauftragten Oldenburg in Holstein
Frau Martina Scheel**



Martina Scheel
Ostlandstrasse 41 - 23758 Oldenburg/OH
☎ 0173 8833688 📧 scheel-oh@web.de
Behindertenbeauftragte der Stadt Oldenburg in Holstein



Stadt Oldenburg in Holstein
Herrn Bürgermeister Jörg Saba
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Zur fristgerechten (04.11.2021) Weiterleitung an:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr, Postfach 7107, 24171 Kiel

Oldenburg/OH, 21.10.2021

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Aus- und Neubau Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung“ zwischen Bad Schwartau und Puttgarden, Planfeststellungsabschnitt 4, Strecke 1100, Bau-km 150,752 – Bau-km 157,055 (ohne den neu zu planenden Bahnhof Oldenburg in Holstein)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem obigen Plan werden nachfolgende **E i n w e n d u n g e n** erhoben und gebeten, der Behindertenbeauftragten rechtzeitig vor der Anhörung die Stellungnahme der Vorhabenträgerin DB Netz AG zu diesem Schreiben zu überlassen.

Grundsätzliches

1. Das Verfahren ist auszusetzen, da der sog. Übergesetzliche Lärmschutz aus dem Bundestagsbeschluss vom 2.7.2020 keinen Eingang in die Planungen gefunden hat. Dies stellt für die betroffenen AnwohnerInnen eine ungerechtfertigte Mehrbelastung dar und fördert Erkrankungen.
2. Es werden weiterhin erhebliche Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität der BürgerInnen durch Verlärmung, Erschütterungen und Luftverschmutzungen/Feinstaub insbesondere während der Bauzeit befürchtet.
3. Zudem wird der Verlust der Erholungsqualität der Außenwohnbereiche und der nahen Erholungsgebiete beanstandet.
4. Die Eigenart der Landschaft, das Landschaftserlebnis und das Landschaftsbild werden unzumutbar beeinträchtigt. Unterbrechungen von Sichtbeziehungen, Barriere- und Trennwirkungen der Trasse sowie geänderte und verlängerte Wegebeziehungen werden gerügt.

Direkte Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens:

- a. Höhengleiche Bahnübergänge verlängern durch viele und lange Schließungszeiten die Rettungswege auf nicht zulässige Zeitüberschreitungen. Hier müssen zum Schutz der BürgerInnen andere Lösungen gefunden werden (z. B. Sebenter Weg).
- b. Die Schallschutzwand gewährt in den geplanten Höhen/Breiten keinen ausreichenden Schallschutz und muß dementsprechend angepasst werden.
- c. Eine ausreichende Orientierung muss auf allen Wegen Richtung Bahnhofpunkt und Richtung Stadt sichergestellt sein
- d. Der begleitende Plattenweg an den Gleisen muss in ausreichender Breite hergestellt werden um im Notfall für ALLE VerkehrsteilnehmerInnen eine sichere Evakuierung zu ermöglichen
- e. Das Rettungswegekonzept (insbesondere der Bahnsteiganlage) muß im Hinblick auf Menschen mit Behinderung überprüft und entsprechend angepasst werden

- f. Die umfassend barrierefreie Herstellung der anzubindenden Wege muß sichergestellt sein
- g. Soweit aus den vorgelegten Plänen ersichtlich ist, sollen die Zuwegungen teilweise über Brückenkörper erfolgen. Hierbei ist bei den notwendigen Rampen nicht nur die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstwerte der Anstiege und Querneigungen sowie ausreichender Ausweich-/Ruheflächen, Seitenanschlüsse und normgerechte Handläufe zu beachten, sondern insbesondere auch die Gesamtlänge der geplanten Rampen. Hierbei sollten Selbstbetroffene mit ihrer Kompetenz auf jeden Fall beteiligt werden!!! Die Wege sind so auszugestalten, daß Menschen mit Behinderung, die nur die Rampen-Zuwegung nutzen können, anderen VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber zeitlich und wegetechnisch nicht (unnötig) benachteiligt werden. Eine weitere Problematik wird in der Nutzung der Wege und Rampen bei Winterwetter gesehen und im Vorwege eine Lösung erwartet.
- h. Im Bereich des Bahnhofpunktes müssen ausreichend Parkplätze und auch Behindertenparkplätze eingeplant werden.
- i. Zur Erreichung des Bahnhofpunktes mit öffentlichen Verkehrsmitteln für ALLE Menschen, muß auch die Bushaltestelle umfänglich barrierefrei ausgestaltet werden.
- j. Das bei der Feuerwehr Heringsdorf stationierte für die Bahnrettung ausgestattete (schienentaugliche) Rettungsfahrzeug ist für den gesamten Bereich ab Fehmarn zuständig. Nach dem Tunnelbau wird sich das Einzugsgebiet nochmals deutlich erweitern und es sollte deshalb ein weiteres derartiges Fahrzeug stationiert werden, um den gesamten Bereich und die geplante Erhöhung der Zug-Durchfahrten abdecken zu können.

Konkrete Verbesserungen

- Taktils Leitsystem für den gesamten Bahnhofpunkt (Oldenburg sowie Großenbrode-Heiligenhafen) und die Zuwegungen einplanen (analog der DIN 32984)
- Sämtliche Beschriftungen und Informationen (z. B. zur Auffindbarkeit und den Zug-Plänen samt Verschiebungen) barrierefrei herstellen (2-Sinne-Prinzip - tastbare und Braille-Schrift, akustische Ansagen, leichte Sprache, tastbare Übersichtspläne...)
- Bei der Planung der WC-Anlage sollte nicht nur an DIN- und normgerechte Behinderten-WCs gedacht werden, sondern in diese auch große Wickelliegen samt Hebelifter integriert werden (sogenannte „Toilette für alle“), da diese dringend benötigt und zum Standard werden sollten.

Beurteilung

Nach § 52-2 Landesbauordnung Schleswig-Holstein müssen bauliche Anlagen, die öffentlich zugänglich sind, in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein. Dies gilt insbesondere auch für Büro-, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude sowie deren Toilettenräume sowie insbesondere bei integrierten Fördergeldern aus Bundes- und Landesmitteln nach deren zusätzlichen Richtlinien.

Der erforderliche Umfang der Barrierefreiheit wird in der DIN 18040-1 näher definiert. Weiterhin sind die entsprechenden DIN-Normen (z. B. 18034 Spielplätze und Freiräume zum Spielen, 18040 Barrierefreiheit öffentl. Einrichtungen, 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentl. Raum, 32984 Bodenindikatoren usw.) einzuhalten. Sollte dies nicht möglich erscheinen, sind die BauträgerInnen gesetzlich verpflichtet, im Bauantragsverfahren eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

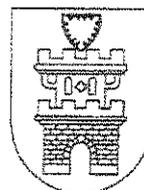
Aus den Unterlagen im Planfeststellungsverfahren sind nicht alle für eine umfangreiche Beurteilung nötigen Details erkennbar, deshalb stellen diese Ausführungen keine endgültige Stellungnahme zur Barrierefreiheit und in Bezug auf Notwendigkeiten für Menschen mit Behinderung dar. Eine Einbeziehung in weitere Planungsschritte wird für sinnvoll erachtet, um Verbesserungen in Bezug auf die Barrierefreiheit zu erreichen. Eine dementsprechende Rückmeldung wird erwartet. Vielen Dank im Voraus.

Oldenburg/OH, 21.10.2021

M. Scheel

**F Schreiben an die DB Netz AG bezüglich des BÜ Sebenter Weg
Stellungnahme zu Schrankenschließzeiten**

Stadt Oldenburg in Holstein



Der Bürgermeister

Stadtverwaltung · Postfach 13 61 · 23753 Oldenburg in Holstein

DB Netz AG (I.NI-N-F 4)

Herrn Christian Kempf

Infrastrukturprojekte Nord

Leiter Technik Schienenanbindung FBQ

Beim Strohause 17

20097 Hamburg

Auskunft erteilt:

Telefon: 04361/498-100

Telefax: 04361/49822

E-Mail: jens.junkersdorf@stadt-oldenburg.landsh.de

Oldenburg, 03.05.2021

Konten der Finanzbuchhaltung:

Sparkasse Holstein · IBAN DE46 2135 2240 0051 0006 59

Deutsche Bank Lüneburg AG · IBAN DE30 2307 0700 0700 2397 00

VR OH Nord – Plön eG · IBAN DE80 2139 0008 0000 5240 00

Postbank Hamburg · IBAN DE04 2001 0020 0011 1532 06

FBQ, PFA 4 – Bahnübergang (BÜ) Sebenter Weg

Stellungnahme der Stadt Oldenburg in Holstein, der Gemeinde Lensahn und der Gemeinde Damlos zu den Schließzeiten

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Kempf,

vielen Dank für Ihren Schriftverkehr vom 01.04.2021.

Wir nehmen demnach zur Kenntnis, dass Sie nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) keine Veranlassung sehen, den Bahnübergang (BÜ) am Sebenter Weg durch eine nicht höhengleiche Kreuzung ersetzen zu wollen. Ich gebe Ihnen insofern recht, dass dies aufgrund der Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 160$ km/h auf dem Streckenabschnitt und den damit verbundenen bahntechnischen Ausrüstungen nicht erforderlich scheint. Für den regulären Straßenverkehr mit der von Ihnen übersehbar dargestellten Verkehrsentwicklung vermag dies folgerichtig ausreichend sein. Jedoch verweise ich nochmals auf die Schreiben vom 28. Juli 2020 und 05. März 2021, in denen die Problematik der Hilfsfristen für die Rettungsdienste eingehend erläutert wurden.

Es ist aus unserer Sicht bereits heute erkennbar, dass bei künftigen Verkehren mit Schließungszeiten von bis zu 24 Minuten in der Stunde, die geltenden Hilfsfristen nicht mehr eingehalten werden können. Die Schreiben des Rettungsdienstes Holstein AÖR und der Feuerwehr Oldenburg in Holstein habe ich diesem Schreiben beigelegt.

Die ländliche Struktur und nur wenige bestehenden Wegeverbindungen über die Bahnlinie oder Bundesautobahn 1, erschweren bereits heute die Einhaltung der Hilfsfristen für Rettungsdienststellen und der Feuerwehr. Dabei erstrecken sich die Einsatzgebiete im Kern- und Randgebiet der eigenen Gemeinde ebenso, wie auch im zugehörigen Verflechtungsbereich in die Umlandgemeinden hinein. Unabdingbare

Markt 1 · 23758 Oldenburg in Holstein · Telefon: 04361 498-0 · Fax: 04361 498-200 · www.oldenburg-holstein.de

Öffnungszeiten Rathaus

Mo. – Mi. 08:00 – 16:00 Uhr · Do. 08:00 – 18:00 Uhr · Fr. 08:00 – 12:00 Uhr

Öffnungszeiten Bürgerbüro

Mo. + Mi. 07:30 Uhr – 12:30 Uhr · Di. 07:30 Uhr – 16:00 Uhr

Do. 07:30 Uhr – 13:00 Uhr u. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Fr. 07:30 Uhr – 12:00 Uhr

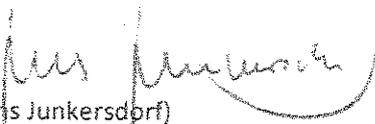
Öffnungszeiten Standesamt

Mo., Di., Do., Fr. 08:00 Uhr – 12:00 Uhr · Do. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Mittwoch geschlossen

Voraussetzung für erfolgreiche Rettungs- und Hilfeinsätze, insbesondere bei Einsätzen zur Rettung von Menschenleben, ist die Aufrechterhaltung von leistungsfähigen Wegeverbindungen. Ein beschränkter Bahnübergang innerhalb dieser Verbindungswege, mit Schließungszeiten von bis zu 24 Minuten, kann daher nicht als Element einer leistungsfähigen Wegeverbindung bewertet werden.

In der Beurteilung der zeitlichen Erreichbarkeit in ein Einsatzgebiet, spielt es daher auch eine wesentliche Rolle, inwieweit der Bahnverkehr auf einer querenden Infrastruktur diese Wegeverbindung negativ beeinflusst. Dabei ist die heutige Auslastung von Straße und Schiene irrelevant und für eine Bewertung nicht aussagekräftig. Da die Häufigkeit eines Rettungs-/Feuerwehreinsatzes in der Zukunft, heute nicht ermittelbar, prognostizierbar oder planbar ist, kann bewertendes Element nur die geplante Schließungszeit sein. Diese ist wie bereits dargestellt, für die Beibehaltung eines höhenungleichen Bahnübergangs nicht akzeptabel.

Die Stadt Oldenburg in Holstein hält daher an der Forderung nach einem höhenungleichen Bahnübergang im Bereich „Sebenter Weg“ fest.


(Jens Junkersdorf)
Erster Stadtrat

- Anlagen:
1. Rettungsdienst Holstein AöR, Stellungnahme vom 21.04.2021
 2. Feuerwehr Oldenburg in Holstein, Stellungnahme vom 28.04.2021

rdh rettungsdienst holstein · Am Holm 25 · 23730 Neustadt

Stadt Oldenburg i.H.
Bürgermeister
Herr Saba
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Rettungsdienst Holstein
Anstalt des öffentlichen Rechts
Am Holm 25
23730 Neustadt in Holstein

Alexander Hämmer
Technischer Leiter
Tel. 04561 71995-13
Fax 04561 71995-83
a.haemmer@rettungsdienst-holstein.de

Neustadt, 21.04.2021

Bahnübergang Sebenter Weg in Oldenburg i.H.

Sehr geehrter Herr Saba,

aufgrund meines Telefonats vom 21.04.2021 mit Herrn Junkersdorf bezüglich des Bahnübergangs Sebenter Weg in Zusammenhang mit der Feste Fehmarnbeltquerung (Schrankschließzeiten) möchte ich noch einmal zum Schreiben der DB Netz AG vom 23.09.2019 Stellungnehmen:

Aus Sicht des Rettungsdienstes ist eine Schrankschließzeit von bis zu 24 Minuten pro Stunde (bei einer Einzelschließzeit von bis zu knapp 3 Minuten) sehr bedenklich. In Oldenburg i.H. haben wir eine Rettungswache, die natürlich auch die umliegende Region mit abdeckt. Durch die häufigen Schrankschließzeiten ist davon auszugehen, dass die direkte Anfahrt der Orte Damlos, Sebent, Koselau, weiteren Liegenschaften und die dazugehörigen Straßen, Fuß- und Radwege stark eingeschränkt ist. Ein umfahren des BÜ Sebenter Weg (über Sipsdorf oder BAB 1) würde die Anfahrt derart verlängern, so dass die gesetzliche Hilfsfrist von 12 Minuten nicht einzuhalten ist.

Grundsätzlich gilt für alle BÜ im Kreis Ostholstein, die durch die Feste Fehmarnbeltquerung längere Schließzeiten bekommen sollen, dass sie erhebliche Auswirkungen auf den Rettungsdienst und damit auf die Versorgungssicherheit der Bevölkerung haben werden. Aus diesem Grund bevorzugt der Rettungsdienst Holstein als Träger des Rettungsdienst Kreuzungswege, die nicht auf der gleichen Ebene mit den Schienen liegen (also Brücken oder Unterführungen).

Sollten Sie noch weitere Fragen haben, stehe ich Ihnen selbstverständlich zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Alexander Hämmer

Allgemeine Kontaktdaten
Tel. 04561 71995-0
Fax 04561 71995-99
Mail service@rettungsdienst-holstein.de
Web rettungsdienst-holstein.de

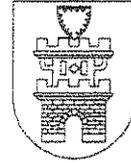
Bankverbindung
Sparkasse Holstein
IBAN DE84 2135 2240 0179 2210 80
BIC NOLADE21HOL

Vorsitzender Verwaltungsrat
Reinhard Sager

Vorstand
Christian Kraft



Freiwillige Feuerwehr Oldenburg in Holstein
-Der Gemeindeführer-



FF Oldenburg i.H., Pf. 1361, 23753 Oldenburg i.H.

Oldenburg i.H., den 28/04/2021

Stadt Oldenburg i.H.
Bürgermeister
Herr Saba
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Bahnübergang Sebenter Weg, Oldenburg in Holstein

Sehr geehrter Herr Saba,

aufgrund meines Telefonats vom 21.04.2021 mit Herrn Junkersdorf, bezüglich des Bahnübergangs Sebenter Weg in Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung und den daraus resultierenden Schrankenschließzeiten möchte ich noch einmal zum Schreiben der DB Netz AG vom 23.09.2019 Stellung nehmen:

Wegen der Mitteilung der DB Netz AG vom 23.09.2019 ist nach Ausbau der Schienenanbindung an die „Feste Fehmarnbeltquerung“ mit einer erheblichen Beeinträchtigung aufgrund der langen Schrankenschließzeiten von bis zu 24 Minuten pro Stunde zu rechnen.

Da das Einsatzgebiet der Freiwilligen Feuerwehr Oldenburg in Holstein an der Ausfallstraße Richtung Sebent kurz hinter dem Bahnübergang endet, aber dort keine risikobehaftete Bebauung steht, erscheint dies zunächst unproblematisch. Dennoch sind bei Einsatzszenarios im Bereich Oldenburger Bruch oder aufgrund notwendiger nachbarschaftlichen Löschhilfe in der Gemeinde Damlos die Schließzeiten eines ebenen Bahnüberganges nicht hinnehmbar. Die zu fahrende Umfahrt, mit ebenfalls anstehenden Bahnübergängen, sind zeitlich dann noch länger einzuschätzen.

Mit freundlichen Grüßen

André Hasselmann
Gemeindeführer

Gemeindeführer
André Hasselmann
Werdenkamp 26
23758 Oldenburg in Holstein
☎: 04361/626097 (priv.)
0176-23830861

✉ e-mail : andre.siba@freenet.de

☎: 04361/624120 (dienst.)
☎: Fax: 04361/60575 (dienst.)

✉ e-mail : Andre.Hasselmann@AG-oldenburg-landsh.de (dienst.)

stv. Gemeindeführer
Andreas Maeke
Knickeweg 2
23758 Oldenburg in Holstein
☎: 04361/4202 (priv.)
0157-8498886

✉ e-mail : Amake@t-online.de

☎: 04361/624-149 Dienst

✉ e-mail Webmaster:
kontakt@ff-oldenburg.de

Internet:
www.ff-oldenburg.de

Bankverbindung:
Sparkasse Holstein
BLZ 213 522 40
Kto.-Nr. 51 008 831
IBAN: DE16 2135 2240 0051 0068 31

Feuerwehrgerätehaus
Ringstraße 5
23758 Oldenburg in Holstein

☎: 04361/7863

Stadt Oldenburg i.H.
-Der Bürgermeister-
Bürgerbüro
Markt 1
23758 Oldenburg i.H.

☎: 04361/498-120
☎: Fax: 04361/498-200

✉ e-mail :
Dennis.Carlson@Stadt-Oldenburg-landsh.de